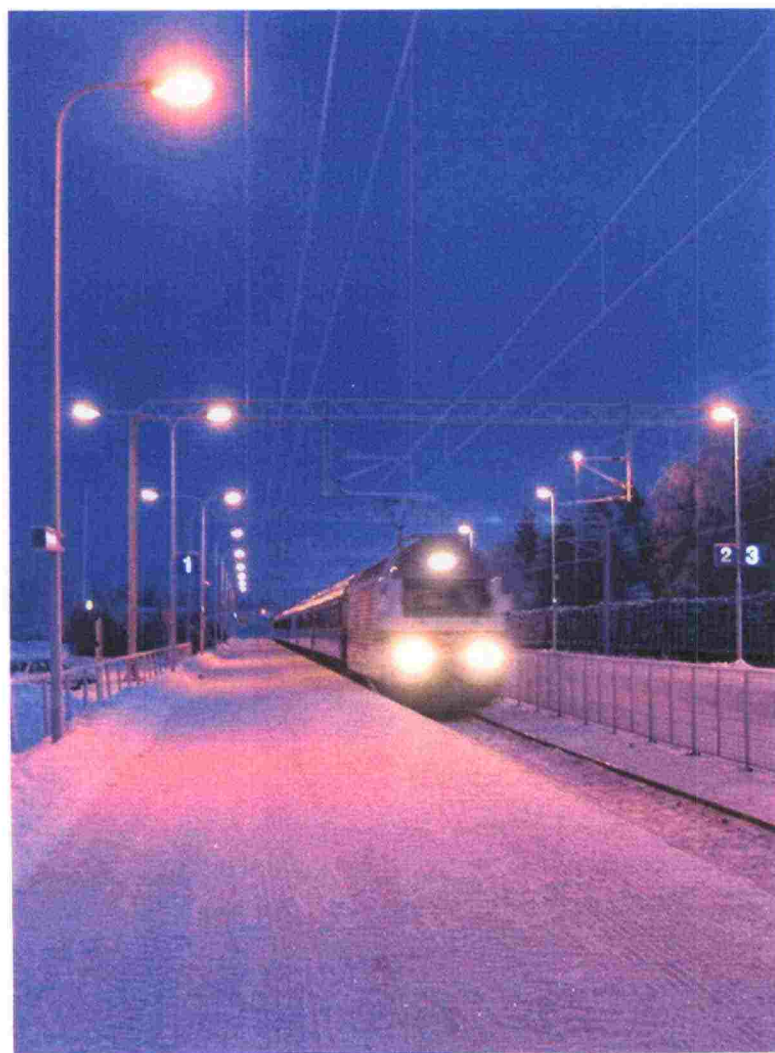


BESKRIVNING AV FINLANDS BANNÄT 2006



Publikationer av
Banförvaltningscentralen
F 3/2004

BESKRIVNING AV FINLANDS BANNÄT 2006

RHK
BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN
PB 185, BRUNNSGATAN 6
FIN-00101 HELSINGFORS
FINLAND

Telefon +358 9 5840 5111
Telefax +358 9 5840 5108
e-post: info@rhk.fi
Webbplats: www.rhk.fi/svenska

ISBN 952-445-111-5
ISSN 1459-3831

FÖRORD

Banförvaltningscentralen (RHK) publicerar i enlighet med järnvägslagen en beskrivning av bannätet (=nätbeskrivning), som är den tredje beskrivningen av bannätet i Finland. I nätbeskrivningen redogörs för förutsättningarna för tillträde till bannätet, statens bannät, förfarandet vid tilldelningen av bankapacitet, tjänsterna som tillhandahålls järnvägsföretag och grunderna för fastställandet av banavgiften. Nätbeskrivningen publiceras för varje enskild tågplaneperiod och är avsedd för dem som ansöker om bankapacitet. Den här nätbeskrivningen gäller för tågplaneperioden 11.12.2005–9.12.2006.

Till grund för nätbeskrivningen 2006 ligger föregående nätbeskrivning som har utvecklats utgående från användarnas responser och resultaten från ett seminarium för utvecklande av nätbeskrivningen.

Beskrivningen av bannätet har avfattats enligt en gemensam europeisk innehållsstruktur. Beskrivningen av bannätet består av följande kapitel:

1. Allmänt
2. Förutsättningarna för tillträde till bannätet
3. Bannätet
4. Tilldelning av bankapacitet
5. Tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag
6. Banavgiften

Trafiksystemenheten vid Banförvaltningscentralen svarar för beskrivningen av bannätet. Samtliga enheter vid Banförvaltningscentralen, och flera experter utanför organisationen har deltagit i arbetet.

Helsingfors den 7 december 2004

Banförvaltningscentralen
Trafiksystemenheten

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	ALLMÄNT	3
1.1	Introduktion	3
1.2	Syfte	3
1.3	Rättslig grund	3
1.4	Juridisk status	4
1.5	Nätbeskrivningens struktur	4
1.6	Giltighetstid och kommande ändringar	4
1.7	Publicering och tillgång	5
1.8	Kontaktuppgifter	5
1.9	Definitioner, märkningar och förkortningar	9
2	FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR TILLTRÄDE TILL BANNÄTET	12
2.1	Rättslig grund	12
2.2	De allmänna förutsättningarna för tillträde till bannätet	12
2.3	Allmänna villkor	13
2.4	Godkännande av rullande järnvägsmateriel	15
2.5	Kompetensen hos personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter	15
3	BANNÄTET	17
3.1	Definition	17
3.2	Beskrivning av bannätet	17
3.2.1	Geografisk beskrivning	17
3.2.2	Bannätets egenskaper	21
3.2.3	Trafik- och säkerhetsarrangemangen	22
3.3	Trafikrestriktioner	23
3.4	Tjänster som stöder utnyttjande av bannätet	25
3.5	Utvecklingsplanerna för bannätet	25
4	TILLDELNING AV BANKAPACITET	26
4.1	Rättslig grund	26
4.2	Processbeskrivning	26
4.3	Tillvägagångstidtabell för ansökan om bankapacitet	26
4.4	Tilldelning av bankapacitet	28
4.5	Bankapacitet i underhåll och banarbeten	31
4.6	Outnyttjad bankapacitet	31
4.7	Specialtransporter och farliga ämnen	31
4.8	Åtgärder i händelse av störningar	31
5	TJÄNSTER SOM TILLHANDAHÅLLS JÄRNVÄGSFÖRETAG	33
5.1	Rättslig grund	33
5.2	Minimipaketet av tillträdestjänster och bantillträdestjänsterna	33
5.3	Tilläggstjänsterna	33
5.4	Andra nyttigheter	34
6	BANAVGIFTEN	35
6.1	Rättslig grund	35
6.2	Grunderna för fastställandet av banavgifterna	35
6.2.1	Tjänster som hör till banavgiften	35
6.2.2	Principerna för prissättningen	35
6.3	Banavgiftens storlek	35
6.4	Ändringar i banavgiften	35

Innehållsförteckning

6.5	Debitering av banavgiften.....	36
6.6	Säkerheter	36
HÄNVISNINGAR		37
INDEX.....		38
BILAGOR		
Bilaga 1	Infrastrukturregister	
Bilaga 2	Trafikplatsregister	
Bilaga 3	Trafikeringsinstruktion för passage av Torneå–Haparanda	
Bilaga 4	Lastprofil	
Bilaga 5	Normalsektionen för fria rum	
Bilaga 6	Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck	
Bilaga 7	Säkerhetssystemen	
Bilaga 8	Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer	
Bilaga 9	Tågens högsta tillåtna hastighet i tunnlar	
Bilaga 10	Begränsningar som beror på broar	
Bilaga 11	Banarbeten som påverkar trafiken 2006	
Bilaga 12	Passagerarinformation på trafikplatserna på statens bannät	
Bilaga 13	Övriga länders nätbeskrivningar	
Bilaga 14	Lagrens varmgångsdetektorer	

1 ALLMÄNT

1.1 Introduktion

Banförvaltningscentralen (RHK = fi. Ratahallintokeskus) publicerar en beskrivning av bannätet (nedan även nätbeskrivning) i enlighet med järnvägslagen (198/2003) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur samt utfärdande av säkerhetsintyg (det s.k. kapacitets- och banavgiftsdirektivet). Denna nätbeskrivning för tågplaneperioden 2006 är den tredje nätbeskrivningen som publicerats i Finland.

1.2 Syfte

I nätbeskrivningen beskrivs förutsättningarna för tillgång till bannätet, statens bannät, tilldelningen av infrastrukturkapacitet, vilka tjänster som skall tillhandahållas järnvägsföretagen samt på vilka grunder banavgiften bestäms. I nätbeskrivningen beskrivs detaljerat de allmänna bestämmelserna, tidsfristerna, tillvägagångssätten och grunderna för avgiftssystemen och de system som gäller beviljande av bankapacitet.

Beskrivningen av bannätet publiceras tågplaneperiodvis för dem som ansöker om bankapacitet. Järnvägsföretagen kan ansöka om bankapacitet för internationell trafik som bedrivs inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Endast VR Aktiebolag kan bedriva inrikestrafik.

1.3 Rättslig grund

Banförvaltningscentralen publicerar i enlighet med 4 § järnvägslagen uppgifter om bestämmelser och föreskrifter som utfärdats i järnvägslagen, i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet samt i lagar i anslutning till dessa ävensom uppgifter om övriga bestämmelser som berör:

- 1) rätten till tillgång till bannätet
- 2) grunderna för bestämmandet av banavgifter
- 3) ansökan om bankapacitet och tidsfrister i anslutning därtill
- 4) kraven på och godkännande av rullande järnvägsmateriel
- 5) övriga faktorer som ansluter sig till bedrivande av järnvägstrafik samt förutsättningarna för inledande av järnvägstrafik.

Banförvaltningscentralen publicerar i nätbeskrivningen uppgifter om bannätets kvalitet och omfattning för varje tågplaneperiod. Dessa uppgifter ingår i kapitel 3 i denna beskrivning. I nätbeskrivningen offentliggörs även Banförvaltningscentralens föreskrifter om

- 1) särskild bankapacitet med stöd av 18 § 1 mom. järnvägslagen (punkt 3.3),
- 2) prioritetsarrangemang som skall tillämpas på överbelastad bankapacitet med stöd av 18 § 2 mom. järnvägslagen (punkt 4.4)
- 3) tröskelkvoterna för minimianvändning av bankapacitet på respektive järnvägslinjer i enlighet med 23 § 2 mom. järnvägslagen (punkt 4.6).

Enligt 43 § järnvägslagen är det möjligt att söka rättelse i Banförvaltningscentralens beslut hos regleringsorganet, som i Finland är kommunikationsministeriet¹. Ändring i Banförvaltningscentralens beslut får sökas om beslutet gäller

- 1) prioritetsordningen i enskilda fall vid tilldelning av bankapacitet,
- 2) debitering av banavgiften,
- 3) tilldelning av bankapacitet,
- 4) beviljande av brådiskande bankapacitet,
- 5) beviljande av säkerhetsintyg, eller
- 6) avtal om utnyttjandet av bannätet.

Rättelseyrkandet skall tillställas kommunikationsministeriet inom 30 dagar efter att sökanden fått del av beslutet. Ministeriet skall avgöra en rättelsebegäran inom två månader efter att sökanden har tillställt ministeriet alla behövliga uppgifter. När ett krav om rättelse gäller enskilda prioritetsordningar, tilldelning av bankapacitet och brådiskande bankapacitet skall ett beslut dock ges inom tio dagar efter att alla behövliga uppgifter tillställts.

1.4 Juridisk status

Nätbeskrivningen är inte en föreskrift som Banförvaltningscentralen utfärdat, utan ett dokument som innehåller information. De uppgifter som publiceras i nätbeskrivningen påverkar inte de föreskrifter som Banförvaltningscentralen utfärdat.

1.5 Nätbeskrivningens struktur

Beskrivningen av bannätet innehåller sex kapitel, inklusive detta. I det andra kapitlet behandlas förutsättningarna för tillträde till bannätet, vilka utgörs bl.a. av en koncession och ett säkerhetsintyg. I det tredje kapitlet presenteras statens bannät. Bannätets egenskaper beskrivs på ett generellt plan i kapitlet och noggrannare i bilagorna. I det fjärde kapitlet redogörs för ärenden som har samband med tilldelningen av bankapacitet. I det femte kapitlet presenteras de tjänster som tillhandahålls järnvägsföretagen. I det sjätte kapitlet behandlas banavgiften och grunderna för fastställandet av den.

Övriga länders nätbeskrivningar

Internet-adresserna och namnen på nätbeskrivningarna som övriga länders infrastrukturförvaltare publicerat finns i bilaga 13.

1.6 Giltighetstid och kommande ändringar

En nätbeskrivning gäller för en tågplaneperiod i sänder och den publiceras fyra månader före utgången av inlämningen av ansökningarna om bankapacitet, dvs. 12 månader innan tågplaneperioden byts. Denna beskrivning av bannätet 2006 är avsedd för tågplaneperiod 2006, dvs. tågplaneperioden 11.12.2005–9.12.2006. Nätbeskrivningen för tågplaneperiod 2007 publiceras senast den 9.12.2005.

¹ Enligt arbetsgruppen som dryftat järnvägstrafikens myndighetsuppgifter, kommer denna uppgift att flyttas till den säkerhetsmyndighet som skall grundas, se punkt 1,8 Kontaktuppgifter.

I nätbeskrivningens bilaga 11 presenteras en lista över de banarbeten som sannolikt kommer att utföras under tågplaneperioden 2006 och som eventuellt påverkar trafiken.² De långsiktigare utvecklingsplanerna för bannätet för åren 2006–2009 framgår av Banförvaltningscentralens ekonomi- och verksamhetsplan³ Statistikuppgifter om bannätet och järnvägstrafiken publiceras i Finlands järnvägsstatistik som publiceras årligen av Banförvaltningscentralen.

1.7 Publicering och tillgång

Beskrivningen av bannätet publiceras på tre språk: finska, svenska och engelska. Nätbeskrivningen fås i tryckt form från Banförvaltningscentralen och den finns i pdf-format på Banförvaltningscentralens internetsidor www.rhk.fi/svenska.

1.8 Kontaktuppgifter

Kommunikationsministeriet

Kommunikationsministeriet
PB 31 (Södra Esplanaden 16–18)
FIN-00023 Statsrådet

Tfn: +358 9 160 02
Fax: +358 9 160 285 96
E-post: kirjaamo@mintc.fi
Internet: <http://www.mintc.fi>

Regleringsorgan

Kommunikationsministeriet
Regleringsorganet
PB 31 (Södra Esplanaden 16–18)
FIN-00023 Statsrådet

Tfn: +358 9 160 02
Fax: +358 9 160 285 96
E-post: kirjaamo@mintc.fi
Internet: <http://www.mintc.fi>

Säkerhetsmyndighet

I det s.k. säkerhetsdirektivet som ingår i EU:s andra järnvägspaket utgås det från att ett ämbetsverk som ansvarar för den nationella järnvägssäkerheten grundas. Arbetsgruppen som dryftat järnvägstrafikens myndighetsuppgifter föreslår i sin rapport⁴ att den nya myndigheten inleder verksamheten i september 2006. Arbetsgruppen föreslår att ämbetsverket, utöver de myndighetsuppgifter som nämns i direktivet, skall fungera som regleringsorgan samt bevilja koncessioner.

² Eventuella ändringar meddelas till ansökande av bankapacitet.

³ Ekonomi- och verksamhetsplanen finns på RHK:s internet-sidor och den kan beställas från RHK.

⁴ Kommunikationsministeriets publikationer 27/2004.

Banförvaltningscentralen

Banförvaltningscentralen (RHK) är ett ämbetsverk som lyder under kommunikationsministeriet och den svarar för upprätthållningen och utvecklandet av bannätet samt för järnvägstrafikens säkerhet och övriga myndighetsuppgifter i anslutning till banhållningen.

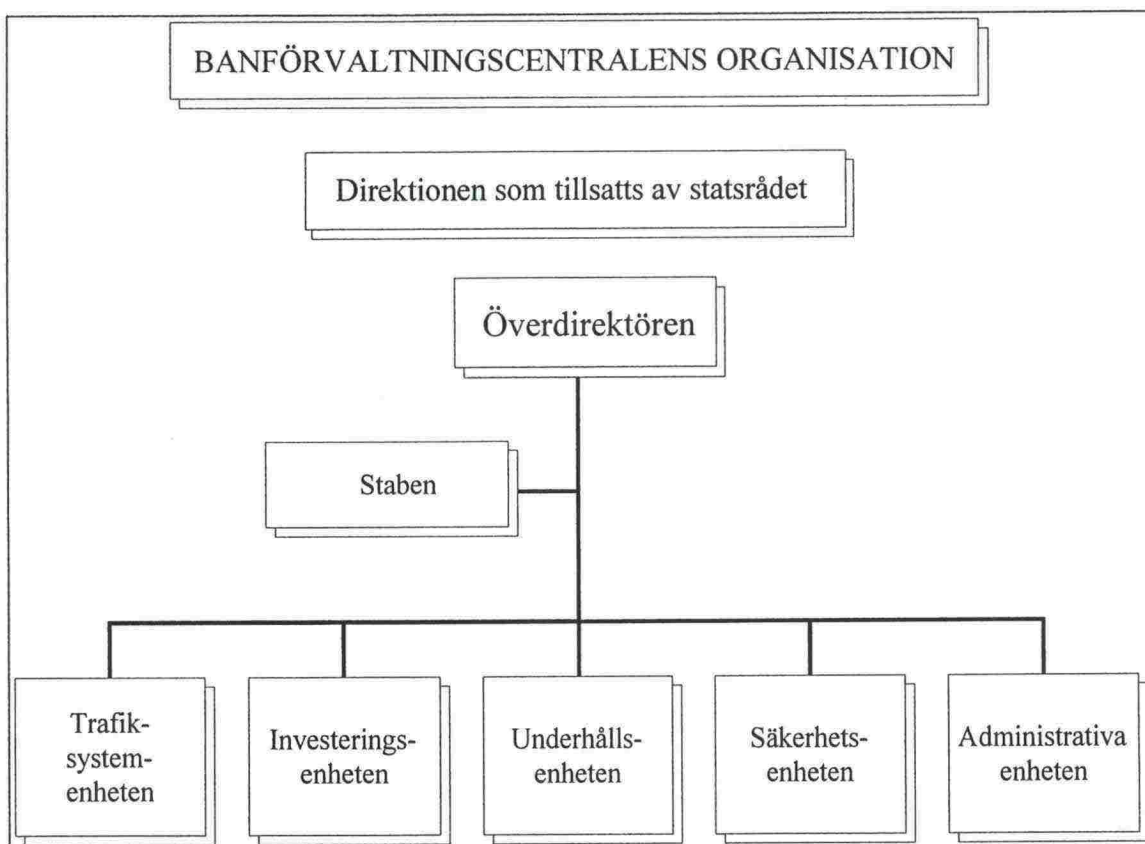


Bild 1. Schema över Banförvaltningscentralens organisation.

Banförvaltningscentralen
PB 185 (Brunnsgatan 6)
FIN-00101 Helsingfors

Tfn: +358 9 5840 5111
Fax: +358 9 5840 5100
E-post: info@rhk.fi, kirjaamo@rhk.fi
Internet: www.rhk.fi/svenska

Kontaktuppgifter för Banförvaltningscentralen:

RailNetEurope OSS-kontaktperson

Bitr. direktör Timo Välke
+358 9 5840 5160
timo.valke@rhk.fi

Säkerhetsintyg

Överinspektör Pentti Haapala
+358 9 5840 5151
pentti.haapala@rhk.fi

Avtal för användning av bannätet

Bitr. direktör Timo Välke
+358 9 5840 5160
timo.valke@rhk.fi

Ansökan om bankapacitet

Överinspektör Miika Mäkitalo
+358 9 5840 5026
miika.makitalo@rhk.fi

Godkännande av rullande materiel

Överinspektör Lauri Leino
+358 9 6840 5182
lauri.leino@rhk.fi

Trafikledning

Överinspektör Jukka Salonen
+358 9 5840 5145
jukka.salonen@rhk.fi

Överinspektör Tapio Raaska

+358 9 5840 5025
tapio.raaska@rhk.fi

Allmänna principer

Direktör Anne Herneoja
+358 9 5840 5106
anne.herneoja@rhk.fi

Bannätets skick

Direktör Markku Nummelin
+358 9 5840 5180
markku.nummelin@rhk.fi

Investeringar i bannätet

Direktör Kari Ruohonen
+358 9 5840 5131
kari.ruohonen@rhk.fi

Juridiska ärenden

Chefsjurist Rami Metsäpelto
+358 9 5840 5158
rami.metsapelto@rhk.fi

Samordning av banarbeten och trafik⁵

Överinspektör Mikko Natunen
+358 40 585 8849
mikko.natunen@rhk.fi

Utvecklande av bannätsbeskrivningen

Överinspektör Miika Mäkitalo
+358 9 5840 5026
miika.makitalo@rhk.fi

Mer information på Banförvaltningscentralens Internet-sidor.

⁵ Tilläggsuppgifter i anslutning till timing och planering av arbetena i praktiken ges av trafikplanerarna på de olika trafikledningsområdena (se kartan i slutet av bilaga 11)

• Trafikledningscentret i Helsingfors	Timo Kovanen	tfn: 030721440
• Trafikledningscentret i Tammerfors	Esko Jalanto	tfn: 030730570
• Trafikledningscentret i Uleåborg	Sakari Meripaasi	tfn: 030745450
• Trafikledningscentret i Kouvola	Matti Juvonen	tfn: 030734197
• Pieksämäki (Trafikledn. Kouvola)	Juha Kröger	tfn: 030737002
• Joensuu (Trafikledn. Kouvola)	Arto Papunen	tfn: 030740379

One Stop Shops – OSS-verksamheten

Flera europeiska infrastrukturförvaltare har avtalat om en gemensam organisation för försäljning och marknadsföring av internationell bankapacitet, RailNetEurope (RNE).

Medlemmar i RailNetEurope är

- Banedanmark (Danmark)
- Banverket (Sverige)
- BLS Lötschbergbahn AG (Schweiz)
- Ceske Drahy (CD) / SZCD (Tjeckien)
- CFR (Rumänien)
- Chemins de fer Hélieniques / Hellenic Railways (Grekland)
- DB Netz AG (Tyskland)
- Eurotunnel (Frankrike/England)
- Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. / Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG (Österrike/Ungern)
- Jernbaneverket (Norge)
- Network Rail (tidigare Railtrack Plc) (Storbritannien)
- Österreichische Bundesbahnen (Österrike)
- Polskie Koleje Państwowe (Polen)
- ProRail (tidigare Railned B.V.) (Nederländerna)
- Ratahallintokeskus (Finland)
- Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Spanien)
- Rede Ferroviária Nacional, E.P. (Portugal)
- Réseau Ferré de France och Société Nationale des Chemins de fer Français (Frankrike)
- Rete Ferroviaria Italiana SpA (Italien)
- Scandlines (Tyskland / Sverige)
- Schweizerische Bundesbahnen / Chemins de Fer Fédéraux Suisses / Ferrovie Federali Svizzere (Schweiz)
- Slovenske Železnice (Slovenien)
- Société Nationale des Chemins de fer Belges / Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (Belgien)
- Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (Luxemburg)
- Železnice Slovenskej republiky (Slovakien).

Dessa infrastrukturförvaltare har inom ramen för RNE-verksamheten grundat One Stop Shops (OSS) –nätverket som erbjuder kunderna ett samserviceställe. När det gäller ansökningar för internationella järnvägslinjer skall järnvägsföretaget ta kontakt med en OSS-kontaktperson som koordinerar den internationella järnvägslinje som behövs.

One Stop Shop

- Erbjuder kunden information om de tjänster som tillhandahålls av bannätsförvaltarna.
- Tillställer de uppgifter som behövs för att tillträda RNE-medlemmarnas bannät.
- Behandlar ansökningarna om internationella järnvägslinjer på RNE-området.
- Säkerställer att den följande tågplaneperiodens järnvägslinjer har beaktats på ett vederbörligt sätt i det årliga Forum Train Europe –tidtabellssamarbetet.
- Ger förslag till internationella järnvägslinjer.
- Utarbetar avtalen om utnyttjandet av bannätet.
- Hjälper kunden i samband med debiterings- och betalningsärenden.

1.9 Definitioner, märkningar och förkortningar

Automatisk tågkontroll (ATC) är ett automatiskt övervakningssystem, som övervakar tågens hastighet och stoppar tåget vid behov.

ATU Normalsektion för fria rummet

Avtal om utnyttjande av bannätet är ett avtal mellan Banförvaltningscentralen och ett järnvägsföretag om bl.a. användningen av trafikledningstjänster och bangårdar.

Banhållning avser byggande, underhåll och utveckling av banan och därtill hörande byggnader, konstruktioner och anläggningar samt den fasta egendom som banhållningen kräver.

Bankapacitet avser den förmåga att förmedla tågtrafik under en viss period som en järnvägslinje har vilken följer av bannätets egenskaper samt avser en viss period, dock inte i fråga om tågtrafik som har direkt samband med banhållningen.

Bannätet avser statens bannät som förvaltas av Banförvaltningscentralen.

Bedrivande av järnvägstrafik avser den trafik som järnvägsföretagen eller museitrafikoperatörer bedriver på bannätet.

Beskrivningen av bannätet är ett dokument där man presenterar bannätet samt de allmänna bestämmelserna, tidsfristerna och grunderna för prissättningen och beviljandet av bankapacitet.

Bibana är en industri-, hamn eller dylik bana som utgår från en huvudbana. Trafiken på en bibana sker i allmänhet i form av växlingsarbete.

1 Allmänt

Den som ansöker om bankapacitet avser ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag.

ETJ Förhandsinformationssystem

Fjärrstyrning^(*) är ett trafikskötsel- och säkerhetsanordningssystem, med vars hjälp en person centraliserat kan kasta om växlar och trygga trafiklederna på flera olika trafikplatser. En fjärrstyrd bana är blockerad. Fjärrstyraren är tågklarerare på det område som han styr.

Huvudbanorna bildar stommen i landets bannät. En huvudbana är en bana på vilken trafiken i regel är tidtabellsenlig. En förteckning över huvudbanorna finns i publikationen tekniska föreskrifter och anvisningar i anslutning till tågsäkerhetsstadgan.

Jt Tågsäkerhetsstadgan

Jtt Tekniska föreskrifter och bestämmelser i samband med tågsäkerhetsstadgan

Järnvägsföretag avser ett bolag eller någon annan sammanslutning av privaträttslig art som med stöd av koncession som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet som sin huvudsakliga verksamhet bedriver järnvägstrafik och som förfogar över den rullande materiel som behövs för bedrivandet av trafiken. Som järnvägsföretag betraktas också sammanslutningar som endast tillhandahåller dragkraft.

Kapacitets- och banavgiftsdirektivet är Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG. Hela namnet lyder Europaparlamentets och rådets direktiv om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg.

KU Lastprofil

Lastprofil avser det område inom vilket lasten i en öppen vagn bör hållas då vagnen befinner sig i normalställning på ett rakt, jämnt spår.

LIMO Föreskrifter och anvisningar för rullande materiel

Linjeblockerad bana är en bana där trafiken har säkrats med hjälp av semaforer, vilkas signaler beror på om banavsnittet som de säkrar är ledig eller inte. En linjeblockerad bana kan även vara fjärrstyrd.

LISO Anvisningar för elektrifiering av rullande materiel

LKU Lastprofil för rullande materiel

Museitrafik avser sådan mindre omfattande trafik som en sammanslutning utan vinstsyfte bedriver på bannätet med museimateriel eller jämförbar materiel.

^(*) Definitionen kan förändras om Tågsäkerhetsstadgan förändras

Privat spåranläggning avser en till statens bannät ansluten anläggning som inte förvaltas av Banförvaltningscentralen, dock inte internationella anslutningar vid gränsstationerna.

RAMO Bantekniska föreskrifter och anvisningar.

Regelbunden tidtabell är en tidtabellsstruktur för persontrafik där trafiken är regelbunden och symmetrisk. Inom systemet är tågens avgångsminuter konstanta och trafikeringen timvis likadant vid knutstationerna.

Samordning avser det förfarande som används då det organ som svarar för beviljandet av bankapacitet och sökanden försöker avgöra situationer där ansökningar konkurrerar om samma bankapacitet.

Trafikering avser sådan trafikering med spårfordon på bannätet som bedrivs av en järnvägsoperatör eller som har samband med banhållning eller därtill anslutna funktioner samt annan trafik som sträcker sig till bannätets spårområde, dock inte i vägtrafiklagen (267/1981) avsedd vägtrafik i plankorsning.

Trafikledning(*) avser tilldelning av beviljad bankapacitet samt styrning och kontroll trafikering inom bannätet på enskilda järnvägslinjer och på spåranläggningar på bannätets trafikplatser i enlighet med de trafikledningssystem som står till förfogande samt de bestämmelser och föreskrifter som gäller trafikeringen inom bannätet.

Trafikplats(*) är en plats som i beskrivningen av bannätet har anvisats för säkrande av järnvägstrafik eller för kundservice.

Tågklarare(*) är en person som svarar för tågtrafikens säkerhet. Beroende på behovet och säkerhetsanordningarnas konstruktion kan det på tågklarerstället finnas flera personer som deltar i tryggheten av trafiklederna. I sådana fall redogörs i tilläggsbestämmelserna för respektive trafikplats skilt om andra tillståndsbeviljare och deras kontaktuppgifter.

Tågmöte(*) är ett sådant möte av tåg där tågen anländer till samma mötesplats från olika håll och åtminstone det ena tåget använder, då det lämnar mötesplatsen, samma spår som det andra tåget anlant på. Det anses dock inte vara fråga om tågmöte då tåg möter på en sådan trafikplats där en enkelspårig bana blir dubbelspårig och inte heller då ett tåg möts då det är instängt på en linjeplats.

Överbelastad bankapacitet avser en sådan järnvägslinje som inte har kunnat anvisas den bankapacitet som ansökan gäller trots en samordning av olika ansökningar om bankapacitet.

(*) Definitionen kan förändras om Tågsäkerhetsstadgan förändras

2 FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR TILLTRÄDE TILL BANNÄTET

2.1 Rättslig grund

Den rättsliga grunden för tillträdet till bannätet beskrivs i 2 kapitlet järnvägslagen (198/2003) och i lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet (561/2002 sådan den lyder ändrad genom lagen 200/2003).

Med stöd av 3 § 1 mom. Lagen om driftskompatibilitet hos det transeuropeiska järnvägssystemet har en förordning utfärdats av Statsrådet gällande Driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet (765/2002), i vilken bl.a. stadgas om väsentliga krav i fråga om järnvägssystemet. För uppfyllande av väsentliga krav utfärdar Banförvaltningscentralen föreskrifter med stöd av 3 § 2 och 3 moment i nämnda lag.

På statens bannät skall Banförvaltningscentralens föreskrifter följas. Föreskrifterna gäller antingen hur bestämmelserna gällande driftskompatibilitet skall genomföras (föreskrifterna utfärdade med stöd av lagens 3 § 2 moment) eller så är det fråga om Banförvaltningscentralens nationella föreskrifter (föreskrifter utfärdade med stöd av lagens 3 § 3 moment). Information om vilka av Banförvaltningscentralens föreskrifter som är i kraft finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex⁶.

2.2 De allmänna förutsättningarna för tillträde till bannätet

Följande järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag har rätt att utnyttja statens bannät för bedrivande av järnvägstrafik:

- 1) ett järnvägsföretag eller en internationell sammanslutning av järnvägsföretag som avses i 2 § 1 mom. järnvägslagen kan ansöka om bankapacitet för internationell järnvägstrafik som bedrivs mellan länderna inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet
- 2) ett dotterbolag till ett sådant aktiebolag som avses i 1 § lagen om ombildande av Statsjärnvägarna till aktiebolag (20/1995) har rätt att bedriva inhemsk gods- och persontrafik samt samtrafik på järnväg mellan Finland och Ryssland

Dessa järnvägsföretag och internationella sammanslutningar av järnvägsföretag har rätt att utnyttja bannätet i enlighet med 4 kap. järnvägslagen och Banförvaltningscentralens trafikplatser för den trafik som de bedriver på villkor enligt ett skilt avtal (avtalet om utnyttjande av bannätet).

Också ett annat företag eller en annan sammanslutning får utnyttja en enskild trafikplats på bannätet för järnvägstrafik under förutsättning att trafikeringen betjänar en privat spåranläggning med anslutning till trafikplatsen och att ett avtal om trafikering har ingåtts med Banförvaltningscentralen.

⁶ På internet-adressen www.finlex.fi

Bedrivandet av järnvägstrafik på statens bannät förutsätter att järnvägsföretaget uppfyller följande krav:

- 1) Järnvägsföretaget skall ha ett i 5 § järnvägslagen avsett eller motsvarande järnvägsföretags tillstånd⁷ som beviljats inom Europeiska ekonomiska samarbetsområde, om det inte är fråga om sådan museitrafik som avses i 36 § järnvägslagen.
- 2) Koncessionshavaren skall ha ett i 11 § järnvägslagen avsett, av Banförvaltningscentralen⁸ beviljat eller godkänt säkerhetsintyg som täcker alla de järnvägslinjer på vilka trafiken skall bedrivas.
- 3) Koncessionshavaren skall ingå ett avtal⁹ med Banförvaltningscentralen om utnyttjande av trafikledningstjänster, mera exakt om hur säkerhetsfrågorna skall ordnas, om utnyttjande av rangerbangårdar, uppställningsspår och övriga spåranläggningar samt om övriga praktiska arrangemang.
- 4) Järnvägsföretaget har för sin trafik beviljats sådan bankapacitet som avses i 4 kap. järnvägslagen.
- 5) De villkor för järnvägstrafik som ställs i järnvägslagen och lagen om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet samt som föreskrivs eller bestäms med stöd av dessa lagar i övrigt uppfylls.

Museitrafik

Kraven i nätbeskrivningen gäller även museitrafik, med undantag av koncessionen. Bankapacitet för museitrafik ansöks endast som brådsökande bankapacitet. Vid Banförvaltningscentralen har utfärdats en föreskrift för operatörer av museitrafik gällande skötsel av ärenden för tillträde till bannätet. Instruktionen finns att tillgå på RHK:s trafiksystemenhet.

2.3 Allmänna villkor

Säkerhetsintyg

Säkerhetsintyget beviljas av en nationell säkerhetsmyndighet. I Finland beviljas säkerhetsintygen av Banförvaltningscentralen (RHK). RHK har utfärdat en instruktion för ansökan om säkerhetsintyg. Instruktionen finns att tillgå på RHK:s säkerhetsenhet.

Med säkerhetsintyget försäkras att sökanden uppfyller de säkerhetskrav som ställs på hans verksamhet och att företaget har förutsättningar att verka på ett säkert sätt på bannätet. Dessa krav har framställts i järnvägslagens 11 §. Säkerhetsintyget kan även i

⁷ Kommunikationsministeriet beviljar en i Finland etablerad sökande koncession för bedrivande av järnvägstrafik. Ministeriet granskar koncessionen och villkoren för den vart femte år. En koncession som har beviljats i en stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet gäller inom hela samarbetsområdet. Enligt arbetsgruppen som dryftat järnvägstrafikens myndighetsuppgifter, kommer denna uppgift att flyttas till den säkerhetsmyndighet som skall grundas, se punkt 1,8 Kontaktuppgifter.

⁸ Enligt arbetsgruppen som dryftat järnvägstrafikens myndighetsuppgifter, kommer denna uppgift att flyttas till den säkerhetsmyndighet som skall grundas, se punkt 1,8 Kontaktuppgifter.

⁹ Avtalet är ett avtal om utnyttjande av bannätet (*access contract*), som behandlas i nätbeskrivningens kapitel 2.3 (12 § 1 mom. 2 punkten järnvägslagen).

2 Förutsättningarna för tillträde till bannätet

övrigt innehålla villkor gällande järnvägstrafikens säkerhet, som grundar sig på säkerställande av järnvägstrafiken i beaktande av karaktären och omfattningen av den järnvägstrafik som sökanden bedriver. Dessa krav har specificerats och förklarats i RHK:s föreskrift gällande ansökan om säkerhetsintyg.

Banförvaltningscentralen kräver uppgifter om följande ärenden:

- Säkerhetspolitik som innehåller en beskrivning av vad företaget och dess ledning gör för att garantera säkerheten.
- En säkerhetsorganisation som beskriver hur ansvaret fördelas i tågsäkerhetsärenden.
- De säkerhetsföreskrifter och bestämmelser som det sökande företaget följer.
- Personalens säkerhetsutbildning, personalens kompetenser samt övervakningen av personalen.
- Olika saker beträffande materielen.
- Undersökning av olyckor och beredskapen för olyckor.
- Kartläggning och värdering av risker.
- Avtal gällande underleverantörer.

En skriftlig ansökan inkl. bilagor levereras till Banförvaltningscentralen. Säkerhetsenheten behandlar ansökan och ber vid behov kompletterande utredningar av sökanden. RHK avgör om säkerhetsintyget skall beviljas eller godkännas inom fyra månader räknat från det att sökanden har levererat de uppgifter som behövs för avgörandet. RHK kan bevilja eller godkänna ett säkerhetsintyg som omfattar statens hela bannät eller enskilda järnvägsrutter. Om karaktären eller omfattningen av den järnvägstrafik som bedrivs av ett järnvägsföretag eller en sammanslutning bestående av internationella järnvägsföretag förändras på ett väsentligt sätt, skall företaget eller sammanslutningen ansöka om ett nytt säkerhetsintyg eller be RHK godkänna säkerhetsintyget på nytt. Om säkerhetsenheten anser att ansökan kan godkännas, beviljas sökanden säkerhetsintyget i skriftlig form.

Avtal om utnyttjande av bannätet

Järnvägsföretaget skall ingå ett avtal med Banförvaltningscentralen om utnyttjande av bannätet (s.k. *access contract*), användning av trafikledningstjänster, noggrannare ordnande av säkerhetsfrågor, utnyttjande av rangerbangårdar, uppställningsspår och övriga spår samt om övriga nödvändiga praktiska arrangemang.

Banförvaltningscentralen ingår detta avtal med varje koncessionshavare på sedvanliga och rimliga villkor. Förutsättningen för ingående av avtal är att koncessionshavaren uppfyller kraven i järnvägslagen för inledande av järnvägstrafik. Trafikeringen på statens bannät kan inledas efter att avtalet ingåtts.

Ramavtal

Banförvaltningscentralen kan med den som ansöker om bankapacitet ingå ett ramavtal om utnyttjande av bankapacitet, där särdragen i den bankapacitet som sökanden behöver anges. Ramavtalet berättigar emellertid inte sökanden att få i avtalet angiven bankapacitet.

Järnvägsföretaget bör ansöka om bankapacitet enligt ramavtalet för varje tågplanepериод. Banförvaltningscentralen beviljar även i ramavtalet angiven bankapacitet på ansökan genom ett sådant förfarande som anges i järnvägslagen. På motsvarande sätt ingås avtal om utnyttjande av bannätet för varje tågplanepериод utan hänsyn till ramavtalet. Ramavtalet begränsar dock inte tillämpningen av bestämmelserna i järnvägslagen på andra som ansöker om bankapacitet.

Ett ramavtal ingås för högst tio år. Banförvaltningscentralen kan dock av särskilda skäl ingå ramavtal för en längre tid. Grunden för avtal som ingås för längre tid än tio år kan dock endast utgöras av avtal som har samband med en parts transportverksamhet, särskilda investeringar eller särskilda affärsrisker samt synnerligen vägande skäl som baserar sig på avtalspartens omfattande och långsiktiga investeringar och de avtalsförpliktelser som ingår i sådan verksamhet.

2.4 Godkännande av rullande järnvägsmateriel

För ibruktagande av rullande materiel krävs att Banförvaltningscentralen¹⁰ beviljar ett tillstånd för ibruktagande (lagen om järnvägssystemets driftskompatibilitet 561/2002, 5 §, med beaktande av ändringarna i lag 200/2003). Tillstånd för ibruktagande kan beviljas rullande materiel som uppfyller de krav i lagens 3 § som gäller i Finland.

Kraven baserar sig på gemenskapens rättsenliga driftskompatibilitetskrav, och RHK har givit noggrannare instruktioner som kompletterar dem. Kravenligheten kan bevisas med en EG-kontrollförklaring eller motsvarande förklaring som beviljats inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. I övrigt svarar Banförvaltningscentralen för det tekniska godkännandet när det gäller tillstånd för ibruktagande.

2.5 Kompetensen hos personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter

Personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter skall enligt 26 § järnvägslagen ha ett sådant hälsotillstånd, sådan utbildning och annan lämplighet som krävs för tillbörlig skötsel av uppgifterna. Personer som sköter dessa uppgifter skall uppfylla de hälso-, utbildnings- och andra lämplighetskrav som ställs i lagstiftningen och i Banförvaltningscentralens föreskrifter. Lämplighetskraven varierar beroende på uppgifterna.

För att ett säkerhetsintyg skall beviljas eller godkännas skall järnvägsoperatören tillställa Banförvaltningscentralen¹¹ uppgifter om kompetensen hos de personer som arbetar inom trafiksäkerhetsuppgifter. Banförvaltningscentralen kan, efter att ha fått uppgifterna, vid behov även noggrannare utreda om en viss person eller grupp av personer uppfyller de krav på lämplighet som ställs på den.

Kommunikationsministeriet har avlåtit regeringens proposition till lag om järnvägssystemets trafiksäkerhetsuppgifter mm. till riksdagen (HE 182/2004 vp). Stiftandet av

¹⁰ I enlighet med arbetsgruppen som dryftat järnvägstrafikens myndighetsuppgifter skall denna uppgift skötas av den planerade säkerhetsmyndigheten, se punkt 1,8 Kontaktuppgifter.

¹¹ I enlighet med arbetsgruppen som dryftat järnvägstrafikens myndighetsuppgifter skall denna uppgift skötas av den planerade säkerhetsmyndigheten, se punkt 1,8 Kontaktuppgifter.

2 Förutsättningarna för tillträde till bannätet

lagen utgör en del av förnyandet av lagstiftningen gällande järnvägstrafik. Lagen skulle innehålla kompetenskraven för de personer som sköter trafiksäkerhetsuppgifter, som direkt påverkar trafiksäkerheten. Enligt regeringens proposition skulle lagen träda i kraft 1.1.2005.

3 BANNÄTET

3.1 Definition

Med bannätet avses statens bannät som förvaltas av Banförvaltningscentralen. Banförvaltningscentralens banhållning inkluderar byggandet och underhållet av banan och därtill hörande byggnader, anläggningar och anordningar samt den fasta egendom som banhållningen kräver.

3.2 Beskrivning av bannätet

3.2.1 Geografisk beskrivning

Järnvägslinjerna

De järnvägslinjer som är tillgängliga har beskrivits grafiskt i bild 2 (Banförvaltningscentralens karta över bannätet) och i bilaga 1 (infrastrukturregistret).

Genbanan Kervo–Lahtis (bandelen Kytömaa–Hakosilta) öppnas för trafik hösten 2006. I bannätsbeskrivningen beskrivs bannätets skick i början av tågplaneperioden 2006. Så-lunda finns inte genbanan Kervo–Lahtis med i denna nätbeskrivnings tabeller och kar-tor. Genbanan Kervo–Lahtis är dubbelspårig, elektrifierad och försedd med automatisk tågkontroll. Det finns inga plankorsningar på banan. Banförvaltningscentralen (RHK) ger järnvägsföretagen nödvändig tilläggsinformation om den nya bansträckan.

Följande banavsnitt är avstängda för trafik:

- Kankaanpää–Niinisalo
- Kihniö–Aitoneva
- Raudanlahti–Säynätsalo
- Pesiökylä–Taivalkoski
- Kolari–Äkäsjoki
- Niesa–Rautuvaara

Följande banavsnitt är öppna för trafik endast under sommarsäsongen (ingen snöplog-ning, underhåll av växlar eller putsande av snö och is från plankorsningarna):

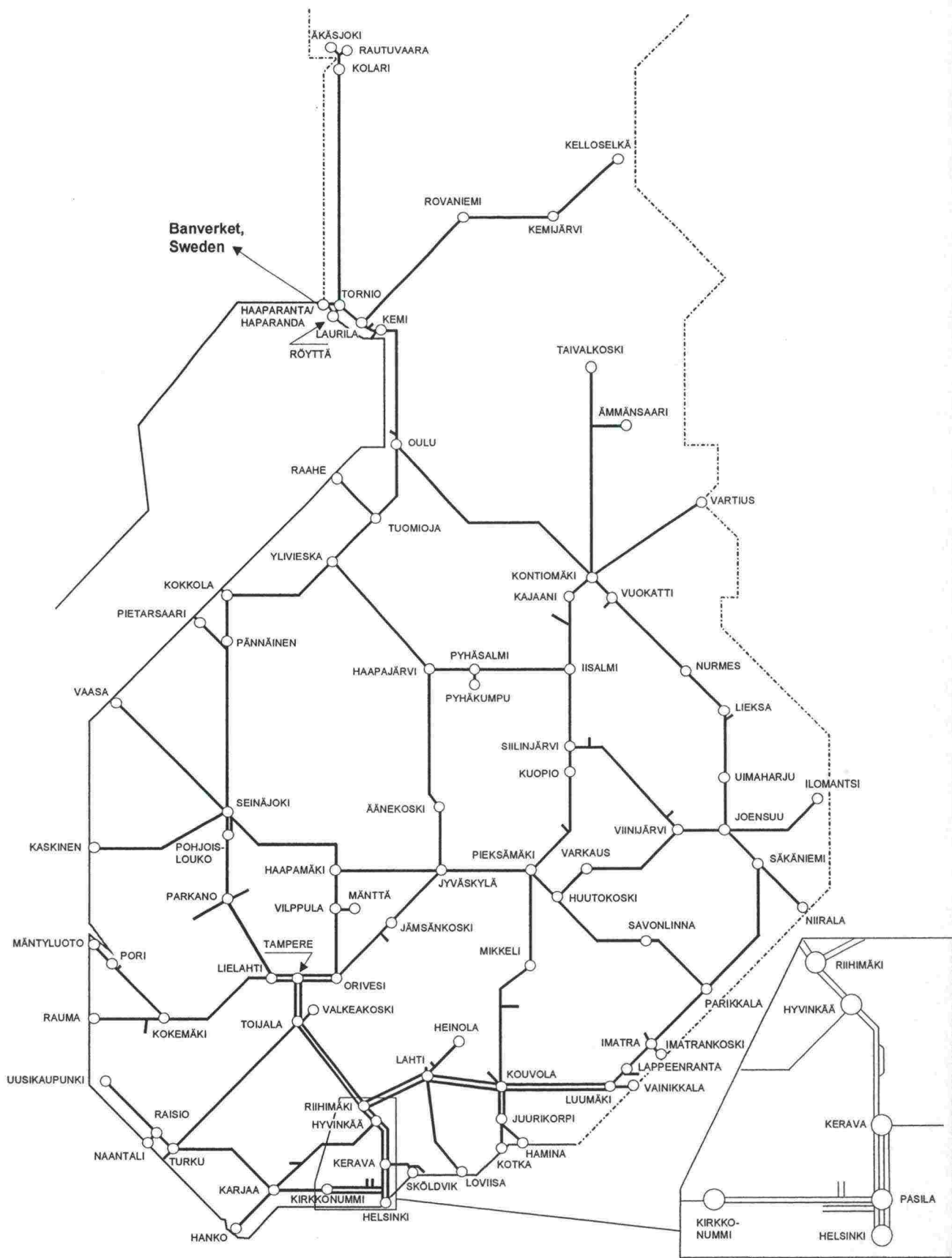
- Kiukainen–Säkylä

Borgå Museijärnväg rf svarar för trafikeringen på och underhållet av banavsnittet Olli–Borgå.

Trafikplatserna

De trafikplatser som är tillgängliga har beskrivits grafiskt i bild 3 och i bilaga 2 (trafik-platsregistret).

Följande trafikplatser är öppna för trafik endast under sommarsäsongen (ingen snöplog-ning, underhåll av växlar eller putsande av snö och is från plankorsningarna): Kauttua och Säkylä.



23.11.2004 MMä/MN/M-LR

Bild 2. Statens bannät i början av tågplanepersoden 2006.



Euroopanlaajuinen rautatieverkko Suomessa Europeiska bannätet i Finland Trans-European Rail Network in Finland

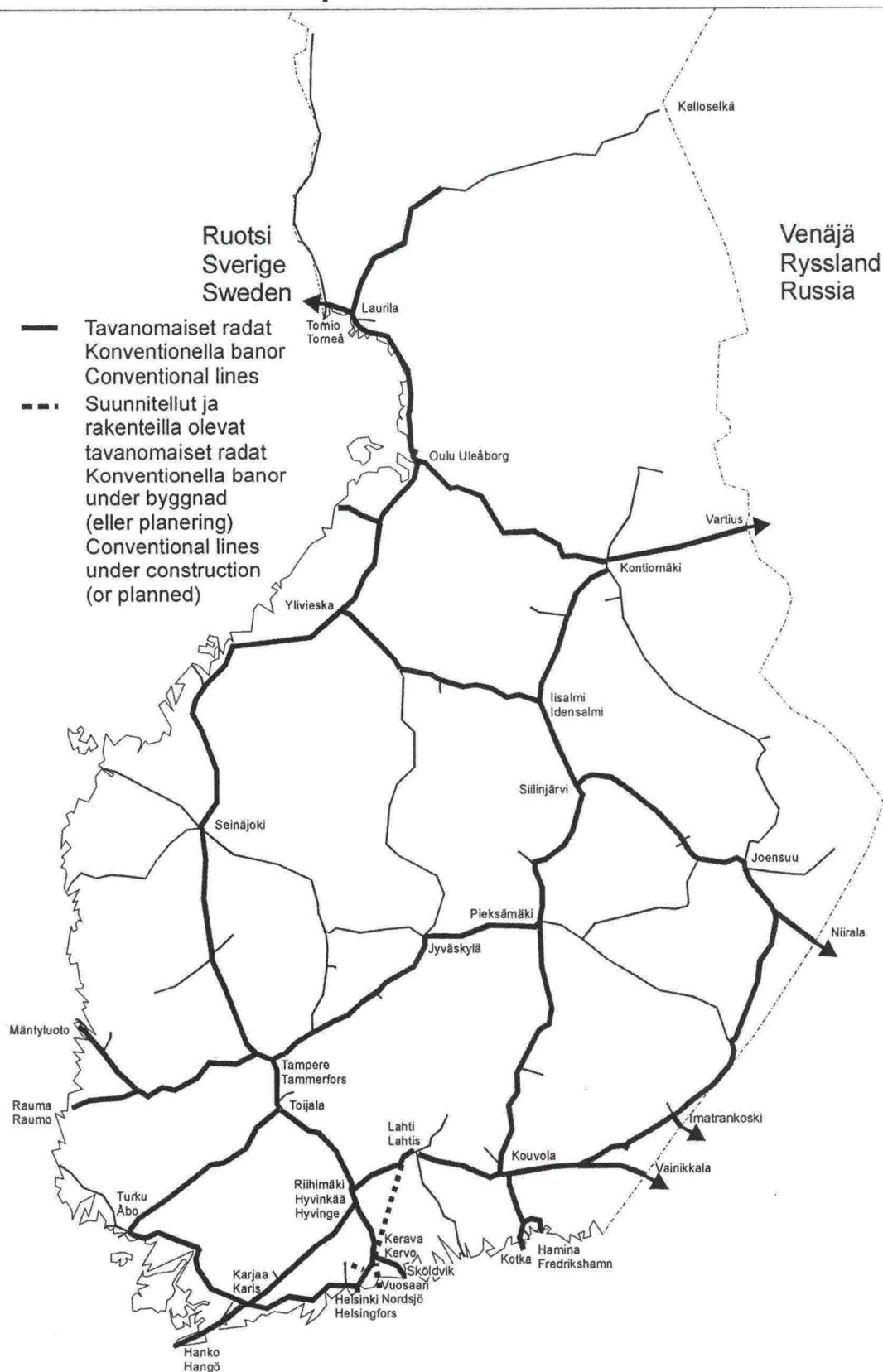


Bild 4. Finlands TEN-nät.

Gränsstationerna

Huvuddragen i skötseln av trafiken mellan Torneå och Haparanda presenteras i bilaga 3. I Sverige förvaltas infrastrukturen av Banverket.

Det finns spårförbindelser från Finland till Ryssland via Vainikkala, Imatrankoski, Nii-rala och Vartius. Finland och Ryssland har ingått avtal om järnvägstrafiken mellan länderna i samband med överenskommelsen om direkt samtrafik. Trafiken till och från Ryssland hänförs inte till det Europeiska ekonomiska samarbetsområdets inre internationella trafik. Endast VR Aktiebolag har tillträde till Finlands bannät i samtrafiken med Ryssland.

3.2.2 Bannätets egenskaper

Spårvidden och profilerna

Den nominella spårvidden som används på bannätet är 1524 mm. Toleransområdet för spårvidden är -6 ... +20 mm. De av hastigheten beroende gränsvärdena för spårvidden har presenterats i del 13 "kontroll av banan" i publikationen Bantekniska föreskrifter och anvisningar (RAMO). /1/

På hela statens bannät gäller en lastprofil (KU) /2/, bilaga 4 och en normalsektion för fria rummet (ATU) FIN1 /3/, bilaga 5. På privata industrispår kan det finnas begränsningar både på lastprofilen och normalsektionen för fria rummet som järnvägsföretagen skall utreda skilt för varje transport.

Fordonsprofilen (LKU) har definierats i punkt 1 "Allmänna bestämmelser" i publikationen Föreskrifter och anvisningar för rullande materiel (LIMO) /4/.

Axeltrycken

På största delen av bannätet tillåts ett axeltryck på 22,5 ton. Av bilaga 6 (Hastigheterna och axeltrycken) framgår de största tillåtna axeltrycken samt de tillåtna hastigheterna till följd av tågens axeltryck.

Metervikterna

Den tillåtna metervikten för rullande materiel på hela statens bannät är 8,0 ton/m /5/.

Lutning

Den största lutningen som används på huvudbanorna är 12,5 mm/m. På sidobanorna är den största lutningen som används 22,5 mm/m /2/,/3/. Lutningarna på de olika banavsnitten framgår av bilaga 1 (infrastrukturregistret) /2/,/6/.

Hastighet

Den högsta hastigheten som används är 200 km/h för persontåg och 120 km/h för godståg. I bilaga 6 (Hastigheterna och axeltrycken) redogörs för de hastigheter som kan användas på bannätet för såväl person- som godståg.

Elmatningssystemet på de elektrifierade järnvägslinjerna

Elmatningen sker över hela den elektrifierade delen av bannätet via en kontaktledning som finns ovanför banan så att den ena eller båda farrälerna bildar en returkrets. Den nominella spänningen för elektrifieringen är 25 kV/50 Hz AC /7/. Av bilaga 1 framgår de elektrifierade banavsnitten (infrastrukturregistret) /2/.

Elektrifieringen har för de fasta konstruktionernas del presenterats i del 5 "Elektrifierad bana" /7/ i publikationen Bantekniska föreskrifter och anvisningar (RAMO). När det gäller elektrisk utrustning i rullande materiel har elektrifieringen presenterats i publikationen Anvisningar för den elektriska utrustningen i rullande materiel (LISO) /8/.

De största tillåtna tåglängderna

Den största tåglängden som används på banavsnittet skall vara sådan att tåget även kan använda trafikplatsernas sidospår. Tåget behöver inte rymmas på alla trafikplatser alla sidospår. De tåglängder som använts vid dimensioneringen av banavsnitten är 550, 625, 725, 825 och 925 meter¹² /9/. I bilaga 2 redogörs för de längsta sidospåren på trafikplatserna (trafikplatsregistret).

3.2.3 Trafik- och säkerhetsarrangemangen

Säkerhetssystemen

De säkerhetssystem som är i användning presenteras i bilaga 1 (infrastrukturregistret) och grafiskt i bilaga 7 (säkerhetssystemen). /2/

Anordningarna för tågkontroll i rullande materielen

Tågsäkerhetsstadgan gör det ännu möjligt att köra utan fungerande tågkontroll med en hastighet på 80 km/h på ATC-bana. Museimateriel och banarbetsmaskiner som ännu saknar tågkontroll, kan trafikera bannätet med nuvarande villkor tills det att byggandet av ATC-3 slutförts. Detta borde ske före utgången av år 2006. Efter det bör även museimaterielen och banarbetsmaskinerna vara försedda med anordningar för tågkontroll.

Trafiksäkerhetskommunikation

I tågsäkerhetsstadgan bestäms att lokföraren skall innan tåget går ha en tidtabell, en beskrivning av banavsnittet, körorder eller motsvarande uppgifter, förteckning över bromsvikter/tågbeskrivning som innehåller vagnsförteckning samt besked om färdugligheten och kontrollen och provningen av bromsarna. Dokumentens noggrannare innehåll framgår av tågsäkerhetsstadgan.

Information om onormala situationer fås från ett system som Banförvaltningscentralen upprätthåller (ETJ) och som järnvägsföretaget skall ansluta sig till. Systemet informerar nästan i realtid om de omständigheter som tillfälligt påverkar trafiken på linjen samt om bestående förändringar.

Kommunikationen mellan trafikledaren och lokföraren sker på finska i direkt tal, med telefon, med hjälp av signaler eller med radio. På bannätet används ett linjeradiosystem

¹² Nuförtiden används minst 725 meter för dimensioneringen.

där man reserverat en egen kanal för respektive banavsnitt. Samma radiosystem kan användas även i samband med styrningen av rangeringen, men då skall man komma överens om de kanaler som används. Alla enheter som befinner sig inom hörbarhetsområdet och som använder samma kanal hör talet.

Samtalen i de kommunikationsmedel som används i tal inom trafiksäkerhetskommunikationen bandas. Bandningarna används till övervakning av trafikkommunikationen samt till undersökning av olyckor och risksituationer.

Lagrens varmgångsdetektorer

Detektorer för upptäckande av lagers varmgång har placerats med cirka 50 km mellanrum på bannätet, där största tillåtna hastighet är eller kan vara över 160 km/h. Dessutom har lagrens varmgångsdetektorer placerats i närheten av de livligaste korsningsstationerna. Karta över varmgångsdetektorernas positioner finns i bilaga 14.

3.3 Trafikrestriktioner

Farliga ämnen

Finland är med i COTIF-konventionen som reglerar internationell järnvägstrafik. Ryssland och OSS-länderna är inte med i COTIF-konventionen. Bestämmelserna om internationella järnvägstransporter av farliga ämnen (RID) ingår som en bilaga i COTIF-konventionen. RID-bestämmelserna gäller som sådana internationella järnvägstransporter av farliga ämnen. På inhemska järnvägstransporter av farliga ämnen tillämpas bestämmelser som tagits in i den finska lagstiftningen på basis av RID-ramdirektivet (96/49/EG).

Den största avvikelser från RID-bestämmelserna gäller inom inrikestrafiken köldbekämpningskravet på -40 °C för vissa packningar och cisterner (RID -18 och -20 °C) samt bestämmelserna om skyddsvagnar och om import och tillfällig förvaring av transporter som innehåller explosiva varor på trafikplatserna. Kommunikationsministeriets förordning tar även i beaktande de krav som ställs för järnvägstransporter i VOC-direktivet (94/63/EG) när det gäller att begränsa utsläpp av bensinångor.

Inga ovillkorliga begränsningar har ställts för de transporter av farliga ämnen som sker inom ramen för bestämmelserna. Det rekommenderas att man inte låter vagnar som lastats med farliga ämnen stå på tätt bebodda områden eller på grundvattenområden. Transportlinjerna skall planeras så att man passerar så lite som möjligt genom stora tätorter. Transporter av farliga ämnen bör undvikas på spår som fästs med spikar och som har en spårvikt på mindre än 43 kg.

Järnvägsföretaget skall göra en säkerhetsutredning över de bangårdar genom vilka betydande mängder farligt material passerar. Statsrådets förordning innehåller bestämmelser om saken. Ett utlåtande om säkerhetsutredningen skall begäras av de lokala räddnings- och miljömyndigheterna. Banförvaltningscentralen skall godkänna planen.

Begränsningar som beror på miljöskydd

Vid registrering av rullande materiel tillämpas de krav (LIMO 1, 2, 3, 5) som framgår av Banförvaltningscentralens publikation "Tekniska föreskrifter och anvisningar för rullande materiel" (1998). I LIMO presenteras allmänna bestämmelser som gäller rullande materiel och särskilda bestämmelser som gäller buller, vibrationer, elektromagnetiska störningar, utsläpp, ämnen som är skadliga för miljön och återanvändning av byggnadsmaterial.

Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer har införts på inalles 11 olika ställen i olika delar av Finland. Begränsningarna gäller främst tunga tåg på över 3000 ton (Bilaga 8).

Begränsningar som beror på tunnlar

Begränsningar som beror på tunnlar finns på banavsnittet Helsingfors-Åbo. Begränsningarna framgår av bilaga 9.

Begränsningar som beror på broar

De begränsningar som beror på broar framgår av bilaga 10.

Övriga begränsningar

De övriga begränsningarna framgår av Jtt och ETJ.

Trafikledningens användbarhet

De banavsnitt som har ett automatiserat trafikledningssystem presenteras i bilaga 1 (infrastrukturregistret) och bilaga 7 (säkerhetsanordningar) /2/. De automatiserade trafikledningssystem som används är fjärrstyrning, helhetsövervakning av tåg och radiostyrning. På de fjärrstyrda eller radiostyrda banorna har alla tågfärdvägar utrustats med anordningar som gör det möjligt att fjärrmanövrera växlar och färdvägar /10/. Då man trafikerar på sido-, lastnings- eller uppställningsspår kan det på dessa banavsnitt behövas lokal inställning av färdvägarna. På radiostyrda banavsnitt skall färdvägarna ställas in lokalt om det finns behov för trafikering på sido-, lastnings-, eller uppställningsspår. Om banavsnittens användbarhet avtalas skilt i avtalet om utnyttjandet av bannätet som fattas med Banförvaltningscentralen.

Prioritetsordningen för bankapacitet

Banförvaltningscentralen ger i bannätsbeskrivningens punkt 4.4 närmare anvisningar om prioritetsordningen vid tilldelning av överbelastad bankapacitet. Ur anvisningarna framgår varför vissa trafiktyper prioriteras.

Särskild bankapacitet

Banförvaltningscentralen kan definiera en järnvägslinje eller del av den som särskild bankapacitet, om man kan anvisa tillräckligt många alternativa järnvägslinjer för den övriga trafiken. Utöver bankapacitetens prioritetsordning kan Banförvaltningscentralen ange någon bandel som s.k. särskild bankapacitet. Med särskild bankapacitet avses en järnvägsrutt eller en del av den, där den trafik för vilken bankapaciteten specialiserats

har företrädesrätt. Banförvaltningscentralen har tills vidare inte definierat några banavsnitt i Finland som särskild bankapacitet

3.4 Tjänster som stöder utnyttjande av bannätet

Rangerbangårdar

Rangerbangårdarna är bangårdar där spårnätets form och omfattning möjliggör rangering av tåg. Rangerbangårdarna har märkts i bilaga 2 (trafikplatsregistret) med "rangeringsmöjlighet".

Uppställningsspår

Uppställningsspåren är sådana spår som i första hand har reserverats för förvaring av vagnar som väntar på transport. Spåren kan även användas till andra ändamål som tågtrafiken kräver. Den lokala trafikledningen reserverar spåren som uppställningsspår.

Service- och underhållstjänster

Möjligheterna till elmatning för rullande materiel med 400 och 1500 volts spänning framgår av bilaga 2 (trafikplatsregistret). Dessutom redogörs för den största tillgängliga strömmen i ampere för elmatning med 400 volt.

Godstrafikterminalerna

Lastningsmöjligheterna framgår av bilaga 2 (trafikplatsregistret). "K" betyder ja och "Y" betyder privat.

De privata spårförbindelserna på trafikplatserna har märkts i bilaga 2 med beteckningen "Privata spåranläggningar." /11/

Stationerna för passagerartrafik

Perronglängderna för persontrafik (kortast/längst) framgår av bilaga 2 (trafikplatsregistret). I bilagan finns även inom parentes de perronger som inte omfattas av Banförvaltningscentralens underhåll.

3.5 Utvecklingsplanerna för bannätet

Utvecklingsplaner för bannätet presenteras i Banförvaltningscentralens verksamhets- och ekonomiplan för åren 2006–2009. Utvecklingsplaner på längre sikt än i verksamhets- och ekonomiplanen presenteras i rapporten Bannätet 2020.

I slutet av år 2004 var cirka en femtedel av banlängdens överbyggnad över 30 år och i behov av förnyelse. Den mest kritiska utmaningen inom banhållningen under planeringsperioden är genomförandet av ombyggnaden av bannätet, som hittills framskridit väl, samt dess utvidgning till bangårdarna. Samtidigt måste man kunna administrera den kostnadsutveckling som den ökade tekniken och materialens prishöjningar fört med sig.

Under planeringsperioden förs diskussionen om bannätets svagast trafikerade bandelars framtid. Beslut måste tas gällande bannätets omfattning innan ombyggnaden av de svagast trafikerade bandelarna blir oundviklig.

4 TILLDELNING AV BANKAPACITET

4.1 Rättslig grund

De rättsliga grunderna för tilldelning av bankapacitet beskrivs i 4 kapitlet järnvägslagen (198/2003) och i statsrådets förordning om tågplaneperioder och ansökan om bankapacitet (207/2003).

4.2 Processbeskrivning

Bankapacitet på statens bannät (för bedrivande av sådan järnvägstrafik¹³ som avses i Jt) ansöks hos Banförvaltningscentralen för respektive tågplaneperiod samt under tågplaneperioden för regelbunden trafik enligt vissa utsatta tider. Av bild 5 framgår ur man anholder om bankapacitet samt tidsschemat för tilldelningen. Bankapacitet kan även ansökas som brådskande bankapacitet för annan än regelbunden järnvägstrafik.

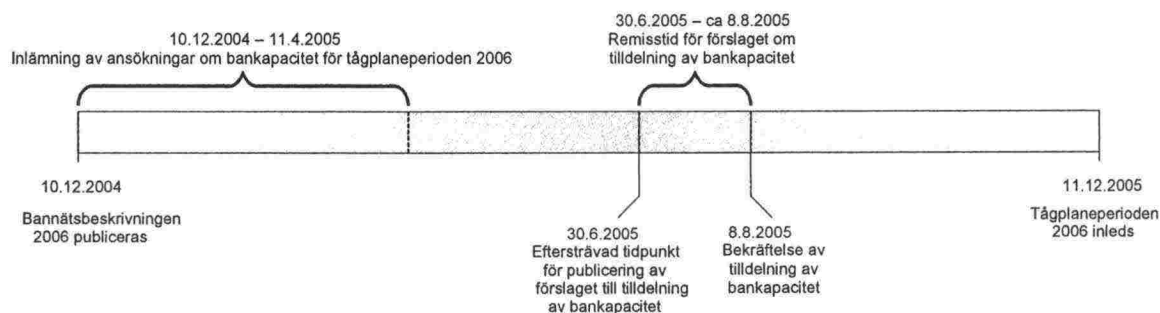


Bild 5. Tidsschema för ansökan om och tilldelning av bankapacitet.

4.3 Tillvägagångstidtabell för ansökan om bankapacitet

Ansökan om bankapacitet

Banförvaltningscentralen har uppgjort en anvisning för ansökan om bankapacitet. I detta kapitel återges innehållet i anvisningen. Anvisningen om ansökan om bankapacitet kan användas då man ansöker om bankapacitet för regelbunden trafik under en tågplaneperiod, ansökan om ändring av regelbunden trafik under tågplaneperioden och dessutom i tillämpliga delar för ansökan om brådskande bankapacitet.

Ansökan om bankapacitet görs skriftligen. Ansökan kan emellertid även tillställas i elektronisk form så som därom stadgas i Lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003).

¹³ Dock inte sådan trafik som direkt hänför sig till banarbeten.

Den skriftliga ansökan om bankapacitet adresseras till Banförvaltningscentralens trafiksystemenhet:

Banförvaltningscentralen
Trafiksystemenheten
PB 185
FIN-00101 Helsingfors

Vid användning av e-post skall ansökan skickas till adressen:
kirjaamo@rhk.fi

Enligt anvisningen för ansökan om bankapacitet skall järnvägsföretaget i sin ansökan om bankapacitet ge följande uppgifter om varje tåg:

- en grafisk tidtabell, s.k. tidtabellsläge
- avgångs- och ankomsttid
- vilket slags tåg (person- / godståg)
- största tillåtna hastighet
- gångtider/ -dagar/ -perioder

Järnvägsföretaget kan utöver nyss beskrivna uppgifter även ge följande uppgifter om tåget:

- tågnumret
- klassen i prioritetsordningen
- uppehållen för persontåg, hanteringsplatser för godståg
- övriga uppgifter gällande trafiken.

Järnvägsföretaget kan ansöka om en del av bankapaciteten även med en sådan ansökan i vilken ansökaren inte har något exakt tidtabellskrav vad gäller gångdagar eller tidtabellsläge. Ett sådant tåg kunde sättas i trafik enligt villkor som definierats i beslutet om bankapacitet under ledning av Banförvaltningscentralens trafikledning. I ett dylikt fall kan man låta bli att meddela ”gångtider/ -dagar/ -perioder”.

Banförvaltningscentralen ber vid behov om preciserande uppgifter, om samordningsförfarandet så förutsätter.

Ansökan om bankapacitet för en tågplaneperiod

Järnvägstrafikens tågplaneperiod inleds kl. 00.00 natten mellan lördag och söndag under det andra veckoslutet i december varje år och slutar vid samma tidpunkt följande år. Tågplaneperioden 2006 inleds den 11.12.2005 och slutar den 9.12.2006. På motsvarande sätt inleds tågplaneperioden 2007 den 10.12.2006 och slutar den 8.12.2007. Den som ansöker om bankapacitet skall ansöka om bankapacitet för respektive tågplaneperiod tidigast 12 och senast 8 månader innan tågplaneperioden träder i kraft. En ansökan kan inkludera alla trafikändringar som skall göras under tågplaneperioden.

Ansökan om bankapacitet för regelbunden trafik under tågplaneperioden

Beslut om tilldelning av bankapacitet för regelbunden trafik kan ändras för den återstående tågplaneperioden under tågplaneperioden i fråga, förutsatt att ändringen inte påverkar den bankapacitet som beviljats övriga järnvägsföretag eller den internationella

4 Tilldelning av bankapacitet

trafiken inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Ändringstidpunkterna är kl. 00.00 natten mellan lördag och söndag:

- under det andra veckoslutet i januari
- det veckoslut som följer efter den tidpunkt då skolarbetet avslutas.

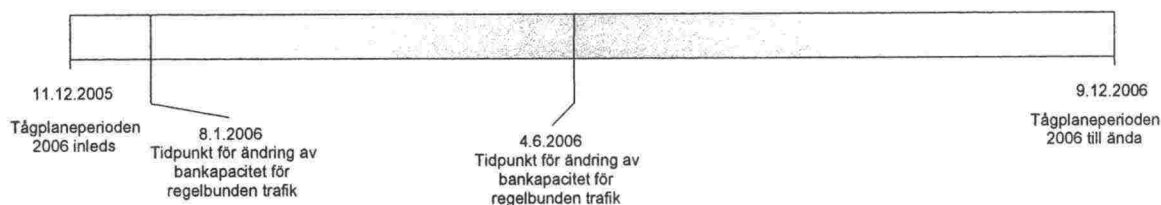


Bild 6. Tidpunkterna för ändring av bankapacitet för regelbunden trafik under tågplaneperioden 2006.

Ändring skall sökas tidigast sex och senast fyra månader innan bankapaciteten för regelbunden trafik träder i kraft.

Banförvaltningscentralen kan, förutom de ovannämnda tidpunkterna, av särskilda skäl besluta även om andra ändringstidpunkter. Då skall ansökanden om bankapacitet ansöka om bankapacitet hos Banförvaltningscentralen senast två veckor före ikraftträdandet av den regelbundna trafikens bankapacitet. RHK meddelar alla järnvägsföretag om de nya ändringstidpunkterna för regelbunden trafik.

Ansökan om bankapacitet för tillfällig trafik

Den som ansöker om bankapacitet kan ansöka om bankapacitet hos Banförvaltningscentralen oberoende av tidsfristerna, om sökanden behöver tillfällig bankapacitet för en eller flera järnvägslinjer. Brådskande bankapacitet kan ansökas för tågplaneperiod som inleds efter det att Banförvaltningscentralen har bekräftat förslaget om tilldelning av bankapacitet.

En brådskande ansökan om bankapacitet skall göras skriftligen. Ansökan kan emellertid lämnas in också i elektronisk form så som föreskrivs i lagen om elektronisk kommunikation i myndigheternas verksamhet (13/2003). Med avvikelse från vad som föreskrivs i lagen kan ett avgörande i ett ärende som har väckts i elektronisk form delges sökanden också per telefax eller elektronisk post. Beslutet anses i så fall delgivet då telefaxet eller den elektroniska posten har sänts till sökanden.

4.4 Tilldelning av bankapacitet

Uppgörande av förslag för tilldelning av bankapacitet

Banförvaltningscentralen upprättar på basis av ansökningarna ett förslag om tilldelning av bankapacitet (i lagen tågplaneförslag) för följande tågplaneperiod inom fyra månader efter utgången av tiden för ansökan om bankapacitet. I Forum Train Europe har man emellertid kommit överens om att högst 2,5 månader skall användas till samordning av ansökningarna om bankapacitet. I förslaget till tilldelning av bankapacitet tas endast in uppgifter om den bankapacitet som föreslås bli beviljad sökanden och endast i den om-

fattning och med de begränsningar som användningen av bankapaciteten förutsätter för genomförande av trafikledningen.

Förslaget till tilldelning av bankapacitet grundar sig i första hand på att den sökta bankapaciteten beviljas, förutsatt att de mot bankapaciteten svarande tågplanerna gör det möjligt att bedriva järnvägstrafik i enlighet med de tekniska kraven och säkerhetskraven. Banförvaltningscentralen kan emellertid i syfte att förbättra tilldelningen av bankapacitet erbjuda en sökande sådan bankapacitet som inte väsentligt skiljer sig från den bankapacitet som ansöks. Banförvaltningscentralen kan också låta bli att dela ut bankapacitet, förutsatt att det för tågplaneperioden behövs reservkapacitet på grund av den prioritetsordning som gäller för järnvägstrafiken.

Banförvaltningscentralen ger tågplaneförslaget för kännedom till dem som ansökt om bankapacitet inom utsatt tid och bereder sökandena tillfälle att bli hörda. Hörandet sker inom 30 dygn efter att tågplaneförslaget har givits för kännedom. De kunder som skaffar järnvägstransporttjänster inom godstrafiken och de sammanslutningar som representerar dem som köper järnvägstransporttjänster har rätt att ge utlåtande om tågplaneförslaget inom tiden för hörande vilken är 30 dygn, som för dessa parter del börjar löpa när ett meddelande om att tågplaneförslaget färdigställts publiceras i Banförvaltningscentralens bestämmelsesamling.

Samordningsförfarandet gällande bankapacitet för tågplaneperioden

Om flera sökande har ansökt om samma bankapacitet eller om den bankapacitet som avses i en ansökan påverkar den bankapacitet som har sökts av någon annan sökande, samordnar Banförvaltningscentralen ansökanden om bankapacitet mellan sökandena. Banförvaltningscentralen kan i så fall erbjuda sökanden sådan bankapacitet som inte väsentligt avviker från den som ansökan gäller.

Om förlikning mellan sökandena inte uppnås när det gäller samordning av bankapacitet, kan Banförvaltningscentralen för upprättande av tågplaneförslaget i ett enskilt fall avgöra prioritetsordningen på de grunder som föreskrivs i järnvägslagen. Banförvaltningscentralen avgör det enskilda fallet senast tio dagar efter att förlikningen avslutats.

Överbelastad bankapacitet och prioritetssamordningar som gäller den

Banförvaltningscentralen konstaterar genom sitt beslut att en järnvägslinje eller en del av den är överbelastad om en samordning av bankapacitet mellan överlappande ansökningar misslyckas. Banförvaltningscentralen kan även konstatera att bankapaciteten är överbelastad om det är uppenbart att bankapaciteten kommer att överbelastas under tågplaneperioden.

Överlappande ansökningar kan rangordnas enligt tabell 2. Tanken är att varje tåg under hela sin resa kan definieras med någon av trafiktermerna i tabellen nedan. Trafiktermen i tabellen som hänför sig till ett tåg kan förändras medan tåget är på väg.

Tabell 1. Prioritetsordningen för överbelastad bankapacitet.

Prioritet	Trafik
1.	Synergisk passagerartrafikhelhet ¹⁴
2.a	Snabb passagerartrafik ¹⁵
2.b	Transport som är bunden till industriella processer ¹⁶
3.a	Närtågstrafik och övrig passagerartrafik
3.b	Övrig regelbunden godstågstrafik
4.	Godstågstrafik som inte har större tidtabellskrav
5.	Övrig trafik ¹⁷

Avvikande från den prioritetsordning som anges i beskrivningen av bannätet

Banförvaltningscentralen kan genom ett särskilt beslut om prioritetsordningen avvika från den allmänna prioritetsordning som avses i järnvägslagen och nätbeskrivningen till förmån för en sökande som bedriver internationell trafik eller en sökande som bedriver sådan trafik som upprätthåller eller förbättrar järnvägstransportsystemets eller kollektivtrafikens funktion. Det samma gäller en sökande om avslag av ansökan skulle medföra oskälig olägenhet för sökanden, ett järnvägsföretag, en internationell sammanslutning av järnvägsföretag eller för affärsverksamheten som bedrivs av deras kunder.

Bekräftandet av förslaget till tilldelning av bankapacitet

Banförvaltningscentralen skall på basis av förslaget till tilldelning av bankapacitet och hörandet av intressenterna besluta om tilldelning av bankapacitet på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor. Banförvaltningscentralen skall då särskilt beakta persontrafikens, godstrafikens samt banhållningens behov liksom även ett effektivt utnyttjande av bannätet. Beslutet skall, om inte annat följer av bestämmelserna i detta kapitel, fattas med beaktande av de prioritetsordningar som bestäms enligt den särskilda och överbelastade bankapaciteten.

Brådskande bankapacitet

Banförvaltningscentralen beviljar den brådskande bankapaciteten som ansöks (s.k. *ad hoc* -ansökan) om tillräcklig bankapacitet kan anvisas för det ändamål som anges i ansökan. Om inget annat följer av järnvägslagens särskilda bestämmelser, beviljas brådskande bankapacitet till den som först har ansökt om den. Banförvaltningscentralen meddelar härvid sitt beslut gällande ansökan om bankapacitet senast fem dygn efter det att ansökan lämnats in.

¹⁴ Med synergisk passagerartrafikhelhet avses i passagerartrafiken sådana tåg som utgör ett trafiksystem som producerar klart mervärde för kunderna. Ett sådant system är t.ex. trafik enligt standardtidtabell.

¹⁵ Med snabb passagerartrafik avses trafik som till några delar inte hör till ett trafiksystem som medför synergi. Även internationell passagerartrafik kan höra till denna kategori.

¹⁶ Med processindustrins transporter avses transporter vilkas direkta slutmål eller startplats är en hamn eller en privat spåranläggning. Transporterna är en väsentlig del av helhetslogistiken. Till denna grupp hör i synnerhet kombinerande transporter, den kemiska skogsindustrins transporter och transporter till hamnar.

¹⁷ Övrig trafik kan vara t.ex. museitrafik eller trafik i anslutning till banarbeten.

Rättelseyrkande i Banförvaltningscentralens beslut om bankapacitet

Ett järnvägsföretag kan söka rättelse i Banförvaltningscentralens beslut gällande tilldelning av bankapacitet hos regleringsorganet. Ärendet behandlas i punkt 1.3.

4.5 Bankapacitet i underhåll och banarbeten

Bannätet kan även användas till att flytta maskiner som används inom banhållningen från baserna till arbetsfälten, mellan arbetsfälten och i underhållssyfte. För sådan trafikerings av bannätet som sker utanför det område som reserverats för banhållning krävs ett säkerhetsintyg enligt 37 § järnvägslagen, om det är fråga om tåg eller banarbetstrafik. Om trafikerings skall dessutom skilt avtalas med Banförvaltningscentralen. Maskiner som används inom banhållningen och därtill hörande personal skall uppfylla kraven i punkterna 2.4 och 2.5.

I nätbeskrivningens bilaga 11 finns en förteckning över de banarbeten som sannolikt utförs under tågplanperiod 2006 och som eventuellt påverkar trafiken.

4.6 Outnyttjad bankapacitet

Banförvaltningscentralen har rätt att återkalla den bankapacitet, eller en del av den, som beviljats en sökande om den sökande under 30 dagar har utnyttjat bankapaciteten mindre än vad den nedan definierade tröskelkvoten förutsätter. Tröskelkvoten för minimikravet för utnyttjande av bankapacitet i Finland är i princip 80 %. På banavsnitten Helsingfors–Kervo, Helsingfors–Vandaforsen och Helsingfors–Alberga är tröskelkvoten för minimikravet för utnyttjande 95 %.

Banförvaltningscentralen får emellertid inte återkalla bankapaciteten om kapaciteten har blivit outnyttjad på grund av andra än ekonomiska orsaker som inte är beroende av sökanden eller järnvägsföretaget.

Banförvaltningscentralen återtar alltid bankapacitet för den tid då ett järnvägsföretag inte har ett säkerhetsintyg för bedrivande av järnvägstrafik.

4.7 Specialtransporter och farliga ämnen

Transport av farliga ämnen behandlas i punkt 3.3 Trafikbegränsningar. De föreskrifter som Banförvaltningscentralen gett och som gäller järnvägstrafik och –materiel finns på myndighetssidorna i Statens författningssamling Finlex¹⁸ och de övriga anvisningarna finns på Banförvaltningscentralens internetsida.

4.8 Åtgärder i händelse av störningar

Principer och sannolika situationer

Banförvaltningscentralen ger instruktioner om hur störningssituationer skall åtgärdas. Banförvaltningscentralen fastställer bestämmelserna för kontroll av störningssituationer

¹⁸ Internetadress: www.finlex.fi

4 Tilldelning av bankapacitet

mellan järnvägsföretag. Ett järnvägsföretag kan ge ett eget förslag om instruktionerna för respektive företags tåg. Om ersättningsskyldigheter och olägenheter som har att göra med störningssituationer försöker man förhandla på det sätt som Banförvaltningscentralen anvisat.

Banförvaltningscentralen har rätt att helt eller delvis återkalla bankapacitet på en sådan järnvägslinje som till följd av ett tekniskt fel i bannätet, en olyckshändelse eller ett skadefall tillfälligt tagits ur bruk.

Banförvaltningscentralen skall då i mån av möjlighet erbjuda den som innehar bankapacitet alternativa järnvägslinjer. Banförvaltningscentralen är emellertid inte skyldig att betala ersättning för eventuell skada till den som innehar bankapacitet, om det inte med den som innehar bankapacitet har avtalats om något annat med stöd av 12 eller 25 § järnvägslagen.

Osannolika situationer

Ett järnvägsföretag och Banförvaltningscentralen är skyldiga att ha beredskap för järnvägsolyckor i den omfattning som deras bransch och verksamhetsområde förutsätter. Principen är att ett järnvägsföretag och järnvägsentreprenörerna inom en rimlig tid efter att en olycka har skett är beredda att undanröja sin egen materiel och det transporterade godset från banan samt att avhjälpa de skador som förorsakats miljön. För att sköta om saken skall företaget göra upp en plan som Banförvaltningscentralen godkänner. De beredskapsåtgärder som ingår i planen skall vara gjorda innan trafikeringen inleds. Företaget själv får stå för de kostnader som uppstår av skapandet och underhållet av beredskapssystemet. De kostnader som orsakas av en olycka uppbärs hos den som orsakat olyckan, i enlighet med skadeståndslagen och lagen om ansvar i spårtrafik.

Banförvaltningscentralen skall vara beredd på att snabbt få banan i trafikabelt skick, och inom rimlig tid i sådant skick som motsvarar läget före olyckan. Banförvaltningscentralen överenskommer om saken i samband med att ett underhållsavtal fattas.

Kommunikationsministeriet beslutar skilt i detalj, beroende på kvaliteten och omfattningen av verksamheten, om järnvägsföretags förpliktelser gällande förberedelserna för undantagsförhållanden.

5 TJÄNSTER SOM TILLHANDAHÅLLS JÄRNVÄGSFÖRETAG

5.1 Rättslig grund

De rättsliga grunderna för tilldelning av bankapacitet beskrivs i 6 kapitlet järnvägslagen (198/2003) och i statsrådets förordning om tjänster som skall tillhandahållas järnvägsoperatörer (206/2003).

5.2 Minimipaketet av tillträdestjänster och bantillträdestjänsterna

Tillträdestjänster

Det minimipaket av tillträdestjänster som Banförvaltningscentralen tillhandahåller järnvägsoperatörerna inkluderar:

- 1) behandlingen av bankapacitetsansökningarna vid Banförvaltningscentralen
- 2) järnvägsoperatörens rätt att utnyttja den bankapacitet som Banförvaltningscentralen beviljat den
- 3) användningen av spår på trafikplatser, inklusive rangeringsgårdar, uppställningsspår och övriga spåranläggningar
- 4) användningen av Banförvaltningscentralens elöverföringsnät i samband med sådan trafik som avses i punkterna 2 och 3 på sådana elektrifierade banavsnitt som anges i nätbeskrivningen
- 5) trafikledningen
- 6) stationernas passagerarinformationssystem på de trafikplatser som anges i nätbeskrivningen (bilaga 12)
- 7) användningen av perrongerna för passagerartrafik samt sådana lastningsspår som hör till statens bannät.

Bantillträdestjänsterna

Ett järnvägsföretag, en internationell sammanslutning av järnvägsföretag samt bolag eller andra sammanslutningar som tillhandahåller tjänster för järnvägstrafik är skyldiga att på de villkor som anges i 34 § järnvägslagen tillhandahålla järnvägsoperatörer följande bantillträdestjänster och spårförbindelser:

- 1) användning av elförsörjningsutrustning
- 2) bränsledepåer
- 3) användning av passagerarstationerna
- 4) användning av godsterminaler
- 5) användning av rangerbangårdar
- 6) användning av tågbildningsmöjligheter
- 7) användning av underhållsspår samt lokaliteter och anläggningar som används för service och underhåll
- 8) användning av underhålls- och andra anläggningar.

5.3 Tilläggstjänsterna

Banförvaltningscentralen kan på affärsekonomiska grunder tillhandahålla järnvägsoperatörerna tilläggstjänster och extra tjänster vid utnyttjandet av bannätet samt andra nyt-

tigheter. De tilläggstjänster som avses här kan vara teknisk kontroll av rullande materiel samt användning av Banförvaltningscentralens byggnader och markområden.

5.4 Andra nyttigheter

Banförvaltningscentralen kan på affärsekonomiska grunder tillhandahålla järnvägsoperatörerna tilläggstjänster och extra tjänster vid utnyttjandet av bannätet samt andra nyttigheter.

6 BANAUGHTEN

6.1 Rättslig grund

Den rättsliga grunden för fastställandet av banavgiften och banskatten beskrivs i 3 kapitlet järnvägslagen (198/2003), i banskattelagen (605/2003) och i kommunikationsministeriets förordning om banavgiftens grunddel.

6.2 Grunderna för fastställandet av banavgifterna

6.2.1 Tjänster som hör till banavgiften

Minimipaketet för tillträdestjänster, inklusive bantillträdestjänster och spårförbindelser på statens bannät ingår i banavgiftens grunddel.

Minimipaketet för tillträdestjänster beskrivs i punkt 5.2.

6.2.2 Principerna för prissättningen

Banförvaltningscentralen skall hos järnvägsoperatörerna på likvärdiga och icke-diskriminerande villkor uppbära banavgiftens grunddel för minimipaketet för tillträdestjänsterna och spårförbindelserna till bantillträdestjänsterna enligt hur de utnyttjas. Banavgiftens grunddel baserar sig alltid på de kostnader som direkt orsakas av järnvägstrafiken. Banskatten består av miljö- och tilläggsavgiften som nämns i kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Vid fastställandet av miljöavgiften kan man beakta kostnader som förorsakas miljön till följd av tågtrafiken. Tilläggsavgift kan tas ut för att täcka de totala kostnaderna som användningen av infrastruktur orsakar.

6.3 Banavgiftens storlek

Banavgiften består av avgifterna i tabell 2 nedan.

Tabell 2. Banavgiften fr.o.m. 1.1.2004.

Grundavgiften	Godstrafik 0,1227 cent/ bruttotonkilometer Persontrafik 0,1189 cent/ bruttotonkilometer
Banskatten	Godstrafik - eldriven 0,05 cent/ bruttotonkilometer - dieseldriven 0,1 cent/ bruttotonkilometer Persontrafik 0,01 cent/ bruttotonkilometer

6.4 Ändringar i banavgiften

Inga ändringar att vänta gällande banavgiften.

6.5 Debitering av banavgiften

Banavgiften betalas åt Banförvaltningscentralen enligt debitering kalendermånadsvis i efterskott på basis av de transporter som genomförts. Järnvägsoperatörerna skall för debitering månatligen tillställa Banförvaltningscentralens administrativa enhet uppgifter om den trafik som bedrivs. Kontaktperson är:

Lisbeth Laine
+358 9 5840 5081
lisbeth.laine@rhk.fi

6.6 Säkerheter

Banförvaltningscentralen förutsätter inte några säkerheter för erläggandet av banavgifterna, men banavgifterna och de övriga avgifterna i samband med den kan utmätas utan dom eller beslut.

HÄNVISNINGAR

- /1/ Bantekniska föreskrifter och anvisningar (RAMO), del 13 "Kontroll av banan". Banförvaltningscentralen, Helsingfors 1996.
- /2/ Tekniska föreskrifter och anvisningar i samband med tågsäkerhetsstadgan (Jtt). Banförvaltningscentralen, Helsingfors 2002.
- /3/ Bantekniska föreskrifter och anvisningar (RAMO), del 2 "Bangeometri". Banförvaltningscentralen, Helsingfors 2001.
- /4/ Föreskrifter och anvisningar för rullande materiel (LIMO), Banförvaltningscentralen, Helsingfors 1997 - 2000.
- /5/ Bantekniska föreskrifter och anvisningar (RAMO), del 1 "Allmänna grunder". Banförvaltningscentralen, Helsingfors 1995.
- /6/ Tekniska föreskrifter och anvisningar i samband med tågsäkerhetsstadgan (Jtt) och dess grunder, Statens järnvägar, Helsingfors 1969.
- /7/ Bantekniska föreskrifter och anvisningar (RAMO), del 5 "Elektrifierad bana". Banförvaltningscentralen, Helsingfors 1999.
- /8/ Anvisningar för elektrifiering av rullande materiel (LISO), Banförvaltningscentralen, Helsingfors 1977–2001.
- /9/ Bantekniska föreskrifter och anvisningar (RAMO), del 7 "Trafikplatser". Banförvaltningscentralen, Helsingfors 1999.
- /10/ Bantekniska föreskrifter och anvisningar (RAMO), del 6 "Säkerhetsanordningar". Banförvaltningscentralen, Helsingfors 1998.
- /11/ Registret för privata banor, Banförvaltningscentralen, Underhållsenheten.

Omslagsbild: Matti Mäkilä

INDEX

Ad hoc -ansökan	28, 30	Säkerhetsintyg	13–14
Ansökan om bankapacitet	26–28	Säkerhetssystemen	22
Avtal om utnyttjande av bannätet	14	Särskild bankapacitet	24
Axellaster	21	TEN-nätet	20
Banarbeten	31	Tjänster	33–34
Banavgift	35–36	Trafikbegränsningar	23–24
Bannätet	17–25	Trafikledning	24, 31–32
Bannätets egenskaper	21–22	Trafikplatser	17
Banskatt	35–36	Trafiksäkerhetskommunikation	22
Brådskanie bankapacitet	28, 30	Tågplaneförslag	28–29
Elektrifiering	22	Tågplaneperiod	4, 26–27
Farliga ämnen	23	Utvecklingsplaner för bannätet	25
Fördelning av bankapacitet	28–31	Överbelastad bankapacitet	29–30
Förslag till fördelning av bankapacitet	28, 30		
Förutsättningar för tillgång till bannätet	12–16		
Gränsstationer	18, 21		
Hastighet	21		
Järnvägslinjerna	17		
Kommunikationsministeriet	5, 13		
Koncession	13		
Lutning	21		
Metervikterna	21		
Miljöskydd	24		
Museitrafik	13		
OSS-verksamhet	7–8		
Prioritetsordning för bankapacitet	24, 30		
RailNetEurope	7–8		
Ramavtal	14		
Regleringsorgan	3–5, 31		
Spårvidd	21		

INFRASTRUKTURREGISTER

Teckenförklaringar

On	”ja”
—	”nej”
AC2	Elektrifieringssystemet 25 kV/50 Hz
ATP-VR/RHK	Systemet som förmedlar information till förarkabinen

Tabellens spalter

Nätets knutpunkt -trafikplats där spårtrafiken kan ändra rutt.

Banans längd är avståndet mellan nätets knutpunkter.

Största lutningen är den största lutningen på ett 1 200 m långt linjeavsnitt.

Elektrifieringssystemet anger att bansträckan i fråga är elektrifierad.

Linjeblockerad eller radiostyrd sträcka anger att bansträckan i fråga är försedd med ett automatiskt signalsystem.

Automatisk tågkontroll anger att bansträckan är utrustad med ATC.

ERTMS anger att bansträckan är försedd med sameuropeiskt signalsystem och radionätet GSM-R.

ATC-kodning av lutande tåg anger att bandelar utrustats med ATC så att man med lutande tåg kan köra med högre hastighet i kurvor än med andra tåg.

Konventionellt radiosystem anger vilken typ av analogisk kommunikationsanläggning som är i bruk mellan föraren och trafikledningen.

Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd [km]	Största lutningen, ‰ [mm/m]	Elektri- fierings- systemet	Linje blockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontroll	ERTMS	ATC- kodning av lutande tåg	Konven- tionellt radio system
Helsinki	Kerava	29	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Helsinki	Länsisatama	4	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kerava	Hyvinkää	29	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Hyvinkää	Riihimäki	12	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Kerava	Olli	16	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Olli	Sköldvik	11	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Olli	Porvoo	17	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Hyvinkää	Lohja	64	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lohja	Karjaa	34	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lohja	Lohjanjärvi	4	16,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Pasila	Sörnäinen	3	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Helsinki	Huopalahti	6	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Huopalahti	Vantaankoski	9	20	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Huopalahti	Kirkkonummi	31	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Kirkkonummi	Karjaa	50	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Karjaa	Hanko	50	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Karjaa	Turku	107	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Turku	Turku satama	3	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Riihimäki	Toijala	76	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Toijala	Turku	128	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Toijala	Tampere	40	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Toijala	Valkeakoski	18	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Turku	Raisio	8	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Raisio	Naantali	6	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Raisio	Uusikaupunki	57	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Uusikaupunki	Hangonsaari	3	11,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tampere	Lielähti	6	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Lielähti	Kokemäki	91	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kokemäki	Kiukainen	13	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kiukainen	Rauma	34	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kiukainen	Säkylä	19	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kokemäki	Pori	38	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Pori	Mäntyluoto	21	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Pori	Ruosniemi	8	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Mäntyluoto	Tahkoluoto	11	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lielähti	Parkano	69	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Niinisalo	Parkano	42	10	—	—	—	—	—	—
Parkano	Kihniö	16	10	—	—	—	—	—	—
Parkano	Seinäjäki	84	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Riihimäki	Lahti	59	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Lahti	Loviisan satama	77	12,7	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lahti	Salpausselkä	2	16,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lahti	Joutjärvi	3	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Joutjärvi	Heinola	35	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Joutjärvi	Mukkula	7	15	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lahti	Kouvola	61	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kouvola	Luumäki	59	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio

Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd [km]	Största lutningen, ‰ [mm/m]	Elektri- fierings- systemet	Linje blockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontroll	ERTMS	ATC- kodning av lutande tåg	Konven- tionellt radio system
Kouvola	Juurikorpi	33	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Juurikorpi	Kotka	18	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kotka	Kotkan satama	1	—	AC2	—	—	—	—	Linjaradio
Kotka	Mussalo	5	10	AC2	—	—	—	—	Linjaradio
Juurikorpi	Hamina	19	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kouvola	Kuusankoski	10	10	AC2	—	—	—	—	Linjaradio
Kouvola	Mynttilä	86	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Mynttilä	Ristiina	21	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Mynttilä	Otava	20	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Otava	Otavan satama	2	22,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Otava	Pieksämäki	86	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Luumäki	Vainikkala	33	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Luumäki	Lappeenranta	27	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Lappeenranta	Mustolan satama	18	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lappeenranta	Imatra	39	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Imatra	Imatrankoski-raja	10	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Imatra	Parikkala	60	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Pieksämäki	Huutokoski	31	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Huutokoski	Savonlinna	75	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Savonlinna	Parikkala	59	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Parikkala	Säkäniemi	93	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Niirala-raja	Säkäniemi	33	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Säkäniemi	Joensuu	37	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Joensuu	Ilomantsi	72	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Joensuu	Viinijärvi	32	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Huutokoski	Varkaus	18	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Varkaus	Kommila	2	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Varkaus	Viinijärvi	101	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Joensuu	Uimaharju	50	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Uimaharju	Lieksa	54	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Lieksa	Pankakoski	6	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lieksa	Nurmes	56	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Nurmes	Vuokatti	85	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Vuokatti	Lahnaslampi	12	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Vuokatti	Kontiomäki	24	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Pieksämäki	Suonenjoki	38	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Suonenjoki	Iisvesi	6	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Suonenjoki	Siilinjärvi	76	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Viinijärvi	Siilinjärvi	112	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Siilinjärvi	Iisalmi	60	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Iisalmi	Murtomäki	62	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Murtomäki	Otanmäki	25	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Murtomäki	Kontiomäki	46	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kontiomäki	Vartius-raja	95	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kontiomäki	Pesiökylä	74	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Pesiökylä	Ämmänsaari	18	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tampere	Orivesi	40	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Orivesi	Vilppula	47	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio

Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Trafikplats (bannätets knutpunkt)	Banans längd [km]	Största lutningen, ‰ [mm/m]	Elektri- fierings- systemet	Linje blockerad eller radiostyrd sträcka	Automatisk tågkontroll	ERTMS	ATC- kodning av lutande tåg	Konven- tionellt radio system
Vilppula	Mänttä	8	12	—	—	—	—	—	Linjaradio
Vilppula	Haapamäki	26	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Haapamäki	Seinäjäki	118	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Haapamäki	Jyväskylä	77	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Orivesi	Jämsä	56	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Jämsä	Kaipola	7	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Jämsä	Jämsänköske	4	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Jämsänköske	Jyväskylä	52	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Jyväskylä	Ääneköske	47	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Ääneköske	Haapajärvi	164	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Jyväskylä	Pieksämäki	80	12,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Seinäjäki	Kaskinen	112	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Seinäjäki	Vaasa	75	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Vaasa	Vaskiluoto	5	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Iisalmi	Pyhäkumpu erk.vh	63	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Pyhäkumpu erk.vh	Pyhäkumpu	3	7,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Pyhäkumpu erk.vh	Haapajärvi	36	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Haapajärvi	Ylivieska	55	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Seinäjäki	Pännäinen	101	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Pännäinen	Alholma	10	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Pännäinen	Kokkola	33	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Kokkola	Ykspihlaja	5	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kokkola	Ylivieska	79	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Ylivieska	Tuomioja	68	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Tuomioja	Raahe	28	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Raahe	Rautaruukki	9	10	AC2	—	—	—	—	Linjaradio
Tuomioja	Oulu	54	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	On	Linjaradio
Oulu	Kontiomäki	166	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Oulu	Tuira	3	7,5	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Tuira	Toppila	2	9	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tuira	Kemi	102	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kemi	Ajos	9	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Kemi	Lautiosaari	4	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Lautiosaari	Elijärvi	8	15	—	—	—	—	—	Linjaradio
Lautiosaari	Laurila	3	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Laurila	Tornio	19	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Laurila	Rovaniemi	106	10	AC2	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Rovaniemi	Kemijärvi	85	12,5	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Kemijärvi	Isokylä	7	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Isokylä	Kelloselkä	72	12,5	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tornio	Tornio-voja	3	4	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tornio	Röyttä	8	10	—	—	—	—	—	Linjaradio
Tornio	Kolari	183	10	—	On	ATP-VR/RHK	—	—	Linjaradio
Turku	Viheriäinen	7	11	—	—	—	—	—	Linjaradio

TRAFIKPLATSREGISTER

Teckenförklaringar

() i perrongspalterna	RHK sköter ej perrongens underhåll
K	ja
Y	privat

Tabellens spalter

Trafikplatsens namn är officiellt, det namn som används i trafiksäkerhetsuppgifter.

Andra namnet är trafikplatsens namn på Finlands andra officiella språk. Det andra namnet är i allmänhet svenskt, endast i Sköldvik är det finska namnet Kilpilahti undantagsvis det andra namnet, till följd av ortens nuvarande språkförhållanden. Detta av trafiksäkerhetsskäl. I förteckningen över linjeväxlar kan det även förekomma namn som bättre beskriver ortens läge än det officiella namnet och som används allmänt på orten. Då är det i allmänhet fråga om namnet på en by eller stadsdel.

Km H:fors anger trafikplatsens avstånd från Helsingfors gamla, vid det här laget rivna stationsbyggnad, uppmätt enligt bankilometersystemet. Enligt detta system har alla fasta element upprättats.

Kommun är kommunen där trafikplatsen ligger.

Trafikledning anger om det tekniskt sett är möjligt att leda tågtrafiken. Spalten anger inte att trafikledningsjänster regelbundet finns att tillgå.

Banhållning anger att det på trafikplatsen finns sådana spår som kan användas för banhållning, närmast för förvaring av vagnar och arbetsmaskiner samt småskalig lastningsverksamhet.

Tågmöte anger att spåranläggningarna på trafikplatsen är sådana, att det är möjligt för två tåg att mötas. Om man lägger till uppgifterna i tågledningsspalten, kan man komma fram till var det tekniskt sett är möjligt för tågen att mötas.

Privata spåranläggningar anger att det på trafikplatsen finns minst en anslutning till ett spår i privat (alla utom RHK) ägo eller administration.

Möjlighet till växlingsarbete anger att spåranläggningarna på trafikplatsen har en sådan form, att åtminstone byte av lok till vagnsköns andra ända är möjligt, utan att växlingsrörelsen behöver gå via huvudspåret som korsar trafikplatsen.

Kortaste och längsta perronglängden anger persontrafikperrongernas kortaste respektive längsta längd på trafikplatsen. Ett persontåg borde inte vara längre än den perrong som det stannar invid. Om perrongens längsdär inom parentes, betyder det att perrongen inte underhålls av RHK och att trafikeringen sker på operatörens eget ansvar.

Perronghöjden anger persontrafikperrongernas formella höjd räknat från rälsytan.

Dimensionerande spårlängd anger det längsta spåret på trafikplatsen näst efter huvudspåret. Spårlängden har mätts upp så, att det gäller i vardera riktningen.

Tillgång på elström anger på vilken trafikplats det finns tillgång till 400 V eller 1500 V elström, närmast för matning av el till vagnar eller arbetsmaskiner.

Sidoperrong anger på vilka trafikplatser det är möjligt att lasta en godsvagn från vagnens sida.

Perrong i ändan av banan anger på vilka trafikplatser det är möjligt att lasta en godsvagn från vagnens ända (kombinerade transporter).

Lastning i samma plan anger på vilka trafikplatser man kan utföra lastning av godsvagnar i samma plan som spåret. Ett typiskt exempel är lastning av råvirke från bil eller bangårds mellanlager i öppen godsvagn.

Persontrafik anger på vilka trafikplatser det finns reguljär tidtabellsenlig persontrafik.

Godstrafik anger på vilka trafikplatser det finns reguljär godstrafik.

Namn	Andra namnet	Förkortning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tågmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Ahvenus		Ahv	270+960	Ljelahti – Kokemäki	Kokemäki	K		K		
Airaksela		Arl	436+985	Pieksämäki – Siilinjärvi	Kuopio	K		K	K	K
Aittaluoto		Atl	328+130	Pori – Ruosniemi	Pori	K		K	K	
Ajos		Ajo	867+100	Kemi – Ajos	Kemi			K	K	K
Alapitkä		Apt	505+840	Siilinjärvi – Iisalmi	Lapinlahti	K		K		
Alavus		Alv	373+445	Haapamäki – Seinäjoki	Alavus			K		K
Alholmä	Alholmen	Alh	532+570	Pännäinen – Pietarsaari	Pietarsaari			K	K	K
Alvajärvi		Avi	551+031	Jyväskylä – Haapajärvi	Pihtipudas					
Arola		Aro	707+668	Kontiomäki – Vartiussröja	Hyrynsalmi	K		K		K
Dragvik		Dra	171+180	Karjaa – Hanko	Tammisaari	K		K		
Dynamiittivaihde		Dmv	199+185	Karjaa – Hanko	Hanko				K	K
Elijärvi		Eli	870+536	Lautiosaari – Elijärvi	Keminmaa				K	K
Eläinpuisto-Zoo		Epz	338+751	Haapamäki – Seinäjoki	Ähtäri				K	
Eno		Eno	660+170	Joensuu – Kontiomäki	Eno	K		K		
Enonjärvi		Eji	481+012	Jyväskylä – Haapajärvi	Kannonkoski					
Ervelä		Erv	118+777	Karjaa – Turku	Perniö	K		K		
Eskola		Ela	603+762	Kokkola – Ylivieska	Kannus	K		K		
Espoo	Esbo	Epo	20+600	Helsinki – Karjaa	Espoo	K		K	K	K
Haapajärvi		Hpj	649+205	Iisalmi – Ylivieska	Haapajärvi	K	K	K	K	K
Haapakoski		Hps	393+454	Pieksämäki – Siilinjärvi	Pieksämäki	K		K		
Haapakylä		Hky	806+189	Joensuu – Kontiomäki	Valtimo					
Haapamäki		Hpk	300+235	Orivesi – Haapamäki	Keuruu	K	K	K	K	K
Hakosilta		Hlt	119+540	Riihimäki – Lahti	Hollola	K		K		
Haksi	Hax	Hsi	56+737	Kerava – Porvoo / Sköldvik	Porvoo					
Hamina	Fredrikshamn	Hma	243+646	Juurikorpi – Hamina	Hamina	K	K	K	K	K
Hammaslahti		Hsl	602+199	Säkänemi – Joensuu	Pyhäselkä	K		K		K
Hanala	Hanaböle	Hna	21+394	Helsinki – Riihimäki	Vantaa	K				
Hangonsaari		Hgs	269+655	Turku – Uusikaupunki – Hangonsaari	Uusikaupunki				K	K
Hanhikoski		Hnh	1047+083	Laurila – Kellosoke	Kemijärvi					
Hankasalmi		Hks	418+089	Jyväskylä – Pieksämäki	Hankasalmi	K		K	K	K
Hanko	Hangö	Hnk	207+119	Karjaa – Hanko	Hanko	K	K	K		
Hanko-Pohjoinen	Hangö Norra	Hkp	205+935	Karjaa – Hanko	Hanko					
Harjavalta		Hva	295+542	Kokemäki – Pori	Harjavalta	K		K	K	K
Harju		Hj	201+643	Kouvola – Pieksämäki	Valkeala	K		K		K

Namn	Andra namnet	Förkortning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tägmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Harjala		Hrv	99+456	Riihimäki – Tampere	Janakkala					
Haukipudas		Hd	775+159	Oulu – Laurila	Haukipudas	K		K		
Haukivuori		Hau	344+442	Kouvola – Pieksämäki	Haukivuori	K		K	K	
Hausjärvi		Has	86+210	Riihimäki – Lahti	Hausjärvi	K		K	K	
Haviseva		Hvs	208+135	Tampere – Orivesi	Kangasala					
Heikkilä		Hek	34+856	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi	K				
Heinola		Ha	167+607	Lahti – Heinola	Heinola	K		K	K	
Heinoo		Hno	237+965	Lielähti – Kokemäki	Vammala	K		K		
Heinävaara		Häv	648+408	Joensuu – Ilomantsi	Joensuu	K		K	K	
Heinävesi		Hnv	468+135	Huutokoski – Viinijärvi	Heinävesi	K		K		
Helsinki	Helsingfors	Hki	0+159	Helsinki – Riihimäki	Helsinki	K		K	K	
Herrala		Hr	115+790	Riihimäki – Lahti	Hollola					
Hiekkaharju		Hkh	17+109	Helsinki – Riihimäki	Vantaa					
Hirola	Sandkulla	Hir	318+957	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K		K		
Hikiä		Hk	79+743	Riihimäki – Lahti	Hausjärvi				K	
Hiliosensalmi		Hls	233+344	Kouvola – Pieksämäki	Valkeala	K		K		
Hinkua		Hku	574+434	Jyväskylä – Haapajärvi	Haapajärvi					
Hinthaara	Hindhär	Hh	52+150	Kerava – Porvoo / Sköldvik	Porvoo					
Hirvineva		Hvn	715+500	Ylivieska – Oulu	Liminka	K		K	K	
Humpila		Hp	188+778	Toijala – Turku	Humppila	K		K	K	
Huopalahti	Hoplax	Hpl	6+375	Helsinki – Karjaa	Helsinki	K		K		
Huutokoski		Hko	406+988	Pieksämäki – Huutokoski	Joroinen	K		K		
Hyrynsalmi		Hys	704+601	Kontiomäki – Ämmänsaari	Hyrynsalmi				K	
Hyvinkää	Hyvinge	Hy	58+792	Helsinki – Riihimäki	Hyvinkää	K	K	K	K	
Hämeenlinna	Tavastehus	Hl	107+559	Riihimäki – Tampere	Hämeenlinna	K		K	K	
Härmä		Hm	472+940	Seinäjoki – Kokkola	Alahärmä	K		K		
Höjälkä		Höl	765+261	Joensuu – Kontiomäki	Nurmes	K		K		
Ii		Ii	789+165	Oulu – Laurila	Ii	K		K		
Iisalmi	Iidensalmi	Iim	550+360	Siiinjärvi – Iisalmi	Iisalmi	K	K	K	K	
Iisvesi		Isv	420+127	Suonenjoki – Iisvesi	Suonenjoki					
Iittala		Iita	129+286	Riihimäki – Tampere	Kalvola					
Ilmajoki		Ilij	434+494	Seinäjoki – Kaskinen	Ilmajoki				K	
Ilmala		Ila	4+434	Helsinki – Karjaa	Helsinki					
Ilomantsi	Ilomants	Ilo	695+203	Joensuu – Ilomantsi	Ilomantsi				K	
Imatra		Ima	326+542	Luumäki – Parikkala	Imatra	K	K	K	K	
Imatra asema		Imr	323+977	Luumäki – Parikkala	Imatra					

Namn	Andra namnet	Förkortning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tågmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Imatra tavarä		Imt	326+542	Luumäki – Parikkala	Imatra	K	K	K	K	K
Imatrankoski		Imk	331+267	Imatra – Imatrankoski–raja	Imatra	K	K	K	K	K
Imatrankoski-raja		Imkr	337+095	Imatra – Imatrankoski-raja	Imatra	K				
Immola		Im	332+554	Luumäki – Parikkala	Imatra				K	K
Inha		In	341+367	Haapamäki – Seinäjoki	Ähtäri					
Inkeroinen		lkr	212+781	Kouvola – Kotka	Anjalankoski	K	K	K	K	
Inkoo	Ingå	lko	70+620	Helsinki – Karjaa	Inkoo	K	K			
Isokylä		lkä	1062+829	Laurila – Kelloseikä	Kemijärvi				K	
Isokyrö	Storkyro	lky	447+488	Seinäjoki – Vaasa	Isokyrö	K		K		
Jalasjärvi		Jal	309+871	Lielähti – Seinäjoki	Jalasjärvi	K		K		
Jepua	Jeppo	Jpa	495+784	Seinäjoki – Kokkola	Uusikaarlepyy	K		K		K
Joensuu		Jns	624+313	Säkänemi – Joensuu	Joensuu	K	K	K	K	
Jokela		JK	47+937	Helsinki – Riihimäki	Tuusula	K		K	K	
Jokikylä		Jkk	688+344	Kontiomäki – Ämmänsaari	Ristijärvi					
Joroinen	Jorois	Jor	414+550	Huutokoski – Savonlinna	Joroinen				K	
Jorvas		Jrs	32+322	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi					
Joutjärvi		Jou	133+460	Lahti – Heinola	Lahti	K				
Joutseno		Jts	305+826	Luumäki – Parikkala	Joutseno	K		K	K	K
Joutsijärvi		Jsj	1082+855	Laurila – Kelloseikä	Kemijärvi				K	
Juankoski		Jki	531+995	Viinijärvi – Siilinjärvi	Juankoski	K		K	K	
Jutila		Jut	94+620	Riihimäki – Lahti	Kärkölä	K				
Juupajoki		Jj	246+580	Orivesi – Haapamäki	Juupajoki					
Juurikorpi		Jri	224+898	Kouvola – Kotka	Kotka	K		K		
Jyväskylä		Jy	377+435	Orivesi – Jyväskylä	Jyväskylä	K	K	K	K	K
Jämsä		Jäs	284+084	Orivesi – Jyväskylä	Jämsä	K		K	K	K
Jämsänkoski		Jsk	287+917	Orivesi – Jyväskylä	Jämsänkoski	K	K	K	K	K
Järvälä		Jr	103+596	Riihimäki – Lahti	Kärkölä	K		K	K	K
Järvenpää	Träskända	Jp	36+786	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää	K				
Kaipainen		Kpa	214+451	Kouvola – Luumäki	Anjalankoski	K		K	K	K
Kaipola		Kla	290+303	Jämsä – Kaipola	Jämsä				K	K
Kairokoski		Kko	423+184	Niinisalo – Parkano	Parkano					
Kaitjärvi		Kjr	226+912	Kouvola – Luumäki	Luumäki					
Kajaani	Kajana	Kaj	633+491	Iisalmi – Kontiomäki	Kajaani	K	K	K	K	K
Kallistahti		Kll	465+822	Huutokoski – Savonlinna	Savonlinna					
Kalvitsa		Ksa	330+634	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K		K		K
Kangas		Kgs	642+466	Ylivieska – Oulu	Ylivieska	K		K		

Namn	Andra namnet	Förkortning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tågmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Kannelmäki	Gamlas	Kan	9+300	Huopalahti – Vantaankoski	Helsinki	K				
Kannonkoski		Ksi	488+694	Jyväskylä – Haapajärvi	Kannonkoski					
Kannus		Kns	591+582	Kokkola – Ylivieska	Kannus	K		K		K
Karhejärvi		Krr	224+902	Lielähti – Seinäjoki	Vijakkala	K		K		
Karhukangas		Khg	621+508	Kokkola – Ylivieska	Ylivieska	K		K		
Karjaa	Karis	Kr	87+056	Hyvinkää – Karjaa	Karjaa	K	K	K	K	K
Karkku		Kru	230+733	Lielähti – Kokemäki	Vammala	K		K		
Karviainen		Kar	247+320	Toijala – Turku	Aura	K		K		
Kaskinen	Kaskö	Ksk	530+522	Seinäjoki – Kaskinen	Kaskinen	K		K	K	
Kauhajoki		Kji	472+720	Seinäjoki – Kaskinen	Kauhajoki	K		K	K	
Kauhava		Kha	455+728	Seinäjoki – Kokkola	Kauhava	K		K	K	K
Kauklahti	Köklax	Klh	24+277	Helsinki – Karjaa	Espoo	K		K		K
Kaulinranta		Klr	963+350	Tornio – Kolar	Ylitornio	K				
Kauniainen	Grankulla	Kni	16+054	Helsinki – Karjaa	Kauniainen	K		K	K	K
Kaupplanmäki		Kpl	568+751	Iisalmi – Kontiomäki	Iisalmi	K		K		
Kausala		Ka	169+436	Lahti – Kouvola	Iitti	K		K		
Kauttua		Ktu	310+423	Kiukainen – Säskylä	Eura	K		K		K
Keitelepoijia		Ktp	519+256	Jyväskylä – Haapajärvi	Viitasaari					
Kekomäki		Kek	79+288	Riihimäki – Lahti	Hausjärvi	K				
Kelloseikä		Kls	1135+115	Laurila – Kelloseikä	Salla					
Kemi		Kem	858+300	Oulu – Laurila	Kemi	K	K	K	K	K
Kemijärvi		Kjä	1056+399	Laurila – Kelloseikä	Kemijärvi	K			K	
Kemira		Ker	495+600	Viinijärvi – Siilinjärvi	Siilinjärvi	K			K	
Kempele		Kml	741+075	Ylivieska – Oulu	Kempele	K		K		
Kera		Kea	14+536	Helsinki – Karjaa	Espoo					
Kerava	Kervo	Ke	28+869	Helsinki – Riihimäki	Kerava	K	K	K	K	K
Kerimäki		Kiä	495+531	Savonlinna – Parikkala	Kerimäki	K		K	K	K
Kesälahti		Kti	428+003	Parikkala – Säkaniemi	Kesälahti	K		K	K	
Keuruu		Keu	316+041	Haapamäki – Jyväskylä	Keuruu	K		K		
Kihniö		Kiö	444+460	Parkano – Kihniö	Kihniö					
Kiiala	Kiiala	Kia	60+013	Kerava – Porvoo / Sköldvik	Porvoo					
Kilo		Kil	13+035	Helsinki – Karjaa	Espoo					
Kilpua		Kua	668+910	Ylivieska – Oulu	Oulainen	K		K		
Kinni		Kii	247+982	Kouvola – Pieksämäki	Mäntymäki	K		K		
Kirkkonummi	Kyrkslätt	Kkn	37+503	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi	K	K	K		K
Kirkniemi	Gerknäs	Krn	136+261	Hyvinkää – Karjaa	Lohja	K		K	K	K

Namn	Andra namnet	Förkortning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tågmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Kitee		Kit	460+016	Parikkala – Säkäniemi	Kitee	K		K	K	K
Kiukainen		Kn	297+395	Kokemäki – Rauma	Eurakoski	K		K	K	
Kiuruvesi		Krv	583+985	Isalmi – Ylivieska	Kiuruvesi	K		K	K	K
Kivesjärvi		Kvj	878+146	Oulu – Kontiomäki	Paltamo	K		K		
Kivihaka	Stenhagen	Khk	4+701	Helsinki – Karjaa	Helsinki	K				
Kohtavaara		Koh	775+927	Joensuu – Kontiomäki	Nurmes	K		K		
Koivu		Kvu	923+373	Laurila – Kellosekä	Tervola	K				
Koivuhovi	Björkgård	Kvh	17+861	Helsinki – Karjaa	Espoo					
Koivukylä	Björkby	Kvy	19+440	Helsinki – Riihimäki	Vantaa					
Kokemäki	Kumo	Kki	284+442	Lielähti – Kokemäki	Kokemäki	K	K	K	K	K
Kokkola	Karleby	Kok	551+441	Seinäjäki – Kokkola	Kokkola	K	K	K	K	K
Kolari		Kli	1067+206	Tornio – Kolari	Kolari	K		K	K	K
Kolho		Klo	286+265	Orivesi – Haapamäki	Vilppula			K	K	K
Kolkontaipale		Kpe	435+989	Huutokoski – Savonlinna	Rantasalmi					
Kolppi	Källby	Kpi	525+100	Seinäjäki – Kokkola	Pedersöre	K		K	K	K
Kommila		Kmm	429+700	Huutokoski – Viinijärvi	Varkaus			K	K	
Komu		Kom	607+174	Isalmi – Ylivieska	Pyhäjärvi			K	K	
Kontiolahti		Khi	640+295	Joensuu – Kontiomäki	Kontiolahti	K		K	K	K
Kontiomäki		Kon	658+780	Isalmi – Kontiomäki	Paltamo	K	K	K	K	K
Koria		Kra	185+440	Lahti – Kouvola	Elimäki	K		K	K	K
Korkeakoski		Kas	247+910	Orivesi – Haapamäki	Juupajoki					
Korso		Krs	22+669	Helsinki – Riihimäki	Vantaa	K				
Koskenkorva		Kos	442+447	Seinäjäki – Kaskinen	Ilmajoki				K	
Kotavaara		Ktv	1064+700	Laurila – Kellosekä	Kemijärvi	K				
Kotka		Kta	242+775	Kouvola – Kotka	Kotka	K	K	K	K	K
Kotkan satama		Kts	243+579	Kouvola – Kotka	Kotka					
Kouvola		Kv	191+540	Lahti – Kouvola	Kouvola	K	K	K	K	K
Kovjoki		Koi	508+925	Seinäjäki – Kokkola	Uusikaarlepyy	K		K		
Kruunupyy	Kronoby	Kpy	537+585	Seinäjäki – Kokkola	Kruunupyy	K		K	K	K
Kuivaniemi		Kui	823+510	Oulu – Laurila	Kuivaniemi	K		K		
Kuivasjärvi		Kis	276+327	Lielähti – Seinäjoki	Parkano	K		K		
Kumiseva		Kms	582+154	Jyväskylä – Haapajärvi	Haapajärvi					
Kuopio		Kuo	464+590	Pieksämäki – Siilinjärvi	Kuopio	K	K	K	K	K
Kupittaa	Kuppis	Kut	196+372	Karjaa – Turku	Turku	K		K		
Kurikka		Krk	452+013	Seinäjäki – Kaskinen	Kurikka					
Kurkimäki		Krm	444+074	Pieksämäki – Siilinjärvi	Kuopio	K		K	K	K

BILAGA 2 Trafikplatsregister

Namn	Andra namnet	Förkortning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tägmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Kursu		Kuu	1095+034	Laurila – Kellosekä	Salla					
Kutemainen		Ktm	512+930	Jyväskylä – Haapajärvi	Viitasaari					
Kuurila		Ku	138+769	Riihimäki – Tampere	Kalvola	K				
Kuusankoski		Kuk	199+290	Kouvola – Kuusankoski	Kuusankoski	K		K	K	
Kuusivaara		Kvr	1037+026	Laurila – Kellosekä	Kemijärvi					
Kylänlahti		Kyn	742+960	Joensuu – Kontiomäki	Lieska					
Kymi	Kymmene	Ky	233+450	Kouvola – Kotka	Kotka	K		K	K	K
Kyminlinna		Kln	237+229	Kouvola – Kotka	Kotka					
Kyrö		Kö	232+875	Toijala – Turku	Karinainen	K		K	K	K
Kyrölä		Krö	34+784	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää					
Kytömaa		Kyt	31+203	Helsinki – Riihimäki	Kerava	K				
Kälviä	Kelviä	Klv	568+144	Kokkola – Ylivieska	Kälviä	K		K		
Käpylä	Kotby	Käp	5+840	Helsinki – Riihimäki	Helsinki					
Köykkäri		Kök	486+491	Seinäjoki – Kokkola	Alahärmä	K		K		
Laaja		Lja	722+271	Kontiomäki – Pesäskylä	Suomussalmi	K				
Lahdenperä		Lpr	267+080	Orivesi – Jyväskylä	Jämsä	K		K		
Lahnaslampi		Lhn	881+053	Vuokatti – Lahnaslampi	Sotkamo				K	
Lahti	Lahtis	Lh	130+170	Riihimäki – Lahti	Lahti	K	K	K	K	K
Lahia	Laihela	Lai	468+916	Seinäjoki – Vaasa	Lahia	K		K		
Laikko		Lkk	358+561	Luumäki – Parikkala	Rautjärvi					
Lakiala		Lak	209+214	Lielähti – Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K		
Lamminkoski		Lmk	268+785	Lielähti – Seinäjoki	Parkano	K		K		
Lapinjärvi		Lpj	185+432	Lahti – Loviisan satama	Lapinjärvi					
Lapinlahti	Lapträsk	Lna	525+604	Siilinjärvi – Iisalmi	Lapinlahti	K		K		
Lapinneva		Lpn	415+618	Niinisalo – Parkano	Parkano					
Lappeenranta	Villmanstrand	Lr	287+726	Luumäki – Parikkala	Lappeenranta	K	K	K	K	K
Lappila		Laa	97+693	Riihimäki – Lahti	Kärkölä					
Lappohja	Lappvik	Lpo	189+639	Karjaa – Hanko	Hanko	K		K	K	K
Lapua	Lappo	Lpa	441+094	Seinäjoki – Kokkola	Lapua	K		K	K	K
Larvakyttö		Lyö	333+057	Lielähti – Seinäjoki	Seinäjoki	K				
Laurila		Lla	865+776	Oulu – Laurila	Keminmaa	K		K		K
Lauritsala		Lrs	291+936	Luumäki – Parikkala	Lappeenranta	K		K	K	K
Lautiosaari		Li	863+064	Oulu – Laurila	Kemi	K				K
Lelkola		Lkl	276+011	Kouvola – Pieksämäki	Hirvensalmi	K		K		
Lempäälä		Lpä	165+928	Riihimäki – Tampere	Lempäälä					
Leppäkoski		Lk	87+830	Riihimäki – Tampere	Janakkala	K				

Namn	Andra namnet	Förkortning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tågmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Leppävaara	Alberga	Lpv	11+249	Helsinki – Karjaa	Espoo	K		K		K
Leteensuo		Lts	123+554	Riihimäki – Tampere	Hattula	K				
Liekka		Lis	728+121	Joensuu – Kontiomäki	Liekka	K	K		K	K
Lielähti		Llh	193+393	Tampere – Lielähti	Tampere	K			K	K
Lievestuore		Lvt	402+191	Jyväskylä – Pieksämäki	Laukaa	K			K	K
Liminka	Limingo	Lka	728+483	Ylivieska – Oulu	Liminka	K			K	K
Lohja	Lojo	Lo	122+965	Hyvinkää – Karjaa	Lohja					
Lohjanjärvi		Loj	128+036	Lohja – Lohjanjärvi	Lohja				K	
Loimaa		Lm	208+870	Toijala – Turku	Loimaa	K			K	K
Louhela		Loh	13+190	Huopalahti – Vantaankoski	Vantaa					
Loukolampi	Klippsta	Lol	360+013	Kouvola – Pieksämäki	Pieksämäki	K				
Loviisa	Lovisa	Lva	202+512	Lahti – Loviisan satama	Loviisa					
Loviisan satama	Lovisa hamn	Lvs	207+209	Lahti – Loviisan satama	Loviisa	K			K	K
Luikonlahti		Lui	557+061	Viinijärvi – Siilinjärvi	Kaavi	K			K	
Luoma	Bobäck	Lma	27+807	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi					
Lustikulla		Lul	35+347	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää	K				
Lusto		Lus	509+170	Savonlinna – Parikkala	Punkaharju					
Luumäki		Lä	250+540	Kouvola – Luumäki	Luumäki	K			K	K
Länkipohja		Läp	256+030	Orivesi – Jämsänkoski	Jämsä	K				
Maanselkä		Mik	836+049	Joensuu – Kontiomäki	Sotkamo					
Maaria	St Marie	Mri	262+070	Toijala – Turku	Turku	K				
Madesjärvi		Md	291+821	Lielähti – Seinäjoki	Jalasjärvi	K				
Majajärvi		Mjj	216+317	Lielähti – Seinäjoki	Viljakkala	K				
Malmi	Malm	Ml	10+900	Helsinki – Riihimäki	Helsinki	K				
Malminkartano	Malmgård	Mlo	10+730	Huopalahti – Vantaankoski	Helsinki					
Mankki	Mankby	Mnk	25+401	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi				K	
Markkala		Mrk	403+737	Pieksämäki – Siilinjärvi	Suonenjoki	K				
Marttilaakso	Mårtensdal	Mrl	14+010	Huopalahti – Vantaankoski	Vantaa	K				
Masala	Masaby	Mas	29+561	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi					
Matkaneva		Mtv	562+059	Kokkola – Ylivieska	Kaivä	K				
Mattila		Mat	159+906	Riihimäki – Tampere	Lempäälä	K				
Metsäkansa		Msä	155+811	Toijala – Valkeakoski	Valkeakoski					
Mikkeli	St Michel	Mi	305+165	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K	K		K	K
Misi		Mis	1021+255	Laurila – Kelloseleä	Rovaniemi	K				
Mommila		Mla	91+430	Riihimäki – Lahti	Hausjärvi					
Muhos		Mh	788+424	Oulu – Kontiomäki	Muhos	K				K

Namn	Andra namnet	Förkortning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tågmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Mukkula		Muk	140+012	Lahti – Mukkula	Lahti				K	K
Murtomäki		Mur	613+165	Isalmi – Kontiomäki	Kajaani	K		K		
Mussalo		Mss	247+570	Kotka – Mussalo	Kotka				K	
Mustio	Svartå	Mso	143+000	Hyvinkää – Karjaa	Karjaa			K	K	
Mustolan satama		Mst	296+720	Lappeenranta – Mustolan satama	Lappeenranta				K	
Muukko		Mko	297+112	Luumäki – Parikkala	Lappeenranta	K		K		
Muurame		Muu	324+768	Orivesi – Jyväskylä	Muurame	K		K		
Muuras		Mus	565+540	Jyväskylä – Haapajärvi	Haapajärvi					
Muurola		Mul	948+464	Laurila – Kelloseleä	Rovaniemi	K		K		
Mylykangas		Mys	815+693	Oulu – Laurila	Kuivaniemi	K		K		
Mylykoski		Mki	203+742	Kouvola – Kotka	Anjalankoski	K				
Mylymäki		My	333+721	Haapamäki – Seinäjoki	Åhtäri	K		K		K
Mylyoja		Myl	161+727	Lahti – Heinola	Heinola	K		K		
Mynttilä		Myt	270+889	Kouvola – Pieksämäki	Mäntyharju	K				
Mynämäki		Myn	229+607	Turku – Uusikaupunki – Hangonsaari	Mynämäki	K		K		
Myrskylä	Mörskom	Myä	169+771	Lahti – Loviisan satama	Lapinjärvi					
Myrskylä	Myrbacka	Myr	12+130	Huopalahti – Vantaankoski	Vantaa	K				
Mäkkylä		Mäk	9+511	Helsinki – Karjaa	Espoo					
Mänttä		Män	282+740	Vilppula – Mänttä	Mänttä				K	K
Mäntyharju		Mr	262+680	Kouvola – Pieksämäki	Mäntyharju	K		K	K	K
Mäntyluoto		Mn	342+020	Pori – Mäntyluoto	Pori	K		K	K	K
Naantali	Nädendal	Nnl	213+934	Raisio – Naantali	Naantali			K	K	K
Naarajärvi		Nri	449+862	Jyväskylä – Pieksämäki	Pieksämäki				K	
Nakkila		Nal	308+091	Kokemäki – Pori	Nakkila	K		K		
Nastola		Nsl	146+150	Lahti – Kouvola	Nastola					
Niemenpää		Nmp	923+605	Tornio – Kolari	Tornio	K				
Niinimaa		Nii	383+155	Haapamäki – Seinäjoki	Alavus					
Niinisalo		Nns	386+215	Niinisalo – Parkano	Kankaanpää				K	
Niirala		Nrl	555+846	Niirala-raja – Säkänemi	Tohmajärvi	K		K	K	K
Niirala-raja		Nlr	554+080	Niirala-raja – Säkänemi	Tohmajärvi	K				
Niittylähti		Nth	613+475	Säkänemi – Joensuu	Pyhäseleä	K		K		
Nikkilä	Nickby	Nlä	39+176	Kerava – Porvoo / Sköldvik	Sipoo					
Nivala		Nvl	676+878	Isalmi – Ylivieska	Nivala	K		K		
Nokia		Noa	204+004	Lielähti – Kokemäki	Nokia	K		K	K	K

Namn	Andra namnet	Förkort- ning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tågmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Nummela		Nm	109+368	Hyvinkää – Karjaa	Vihtti			K		
Nuojua		Nua	835+579	Oulu – Kontiomäki	Vaala					K
Nuppulinna		Nup	44+210	Helsinki – Riihimäki	Tuusula					
Nurmes		Nrm	784+420	Joensuu – Kontiomäki	Nurmes	K	K	K		K
Oitti		Oi	86+809	Riihimäki – Lahti	Hausjärvi					
Olli		Oli	45+740	Kerava – Porvoo / Sköldvik	Porvoo	K			K	
Onkamo		Onk	479+160	Parikkala – Säkaniemi	Tohmajärvi					
Ontola		Ont	631+177	Joensuu – Viinijärvi	Joensuu				K	
Orimattila		Om	150+407	Lahti – Loviisan satama	Orimattila					
Orivesi		Ov	228+276	Tampere – Orivesi	Orivesi					
Otalampi		Otp	94+900	Hyvinkää – Karjaa	Vihtti					
Otanmäki		Otm	638+822	Murtomäki – Otanmäki	Vuolijoki			K	K	K
Otava		Ot	290+521	Kouvola – Pieksämäki	Mikkeli	K			K	K
Otavan satama		Ots	292+885	Otava – Otavan satama	Mikkeli				K	K
Oulainen		Ou	657+850	Ylivieska – Oulu	Oulainen	K		K	K	K
Oulu	Uleåborg	Ol	752+778	Ylivieska – Oulu	Oulu	K	K	K	K	K
Oulunkylä	Aggelby	Olk	7+399	Helsinki – Riihimäki	Helsinki	K			K	
Paimenportti		Pti	241+190	Kouvola – Kotka	Kotka					
Paimio	Pemar	Po	171+885	Karjaa – Turku	Paimio	K		K		
Palopuro		Pip	54+535	Helsinki – Riihimäki	Hyvinkää	K				
Paltamo		Pto	901+579	Oulu – Kontiomäki	Paltamo	K		K	K	K
Pankakoski		Pas	731+865	Lieska – Pankakoski	Lieska					
Parikkala		Par	387+302	Luumäki – Parikkala	Parikkala	K	K	K	K	K
Parkano		Pko	262+483	Lielähti – Seinäjoki	Parkano	K	K	K	K	K
Parola		Prl	115+764	Riihimäki – Tampere	Hattula					
Pasila		Psl	3+230	Helsinki – Riihimäki	Helsinki	K	K	K	K	K
Pelkola	Böle	Pa	335+672	Imatra tavana – Imatrankoski-räja	Imatra				K	K
Pello		Pel	1002+804	Tornio – Kolarí	Pello				K	K
Peltosalmi		Pmi	545+355	Sillinjärvi – Iisalmi	Iisalmi					
Peräseinäjoki		Psj	318+481	Lielähti – Seinäjoki	Seinäjoki	K		K	K	K
Pesiökylä		Psk	732+752	Kontiomäki – Ammänsaari	Suomussalmi	K				
Petäjävesi		Pvi	343+357	Haapamäki – Jyväskylä	Petäjävesi	K				
Pieksämäki		Pm	376+000	Kouvola – Pieksämäki	Pieksämäki	K	K	K	K	K
Pietarsaari		Pts	528+780	Pännäinen – Pietarsaari	Pietarsaari	K	K	K	K	K
Pihlajavesi	Jakobstad	Ph	312+430	Haapamäki – Seinäjoki	Keuruu	K				
Pihlava		Plv	337+091	Pori – Mäntyluoto	Pori			K	K	

Namn	Andra namnet	Förkortning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tågmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Pihtipudas		Pp	540+605	Jyväskylä – Haapajärvi	Pihtipudas					
Piikkiö	Pikis	Pik	182+785	Karjaa – Turku	Piikkiö	K		K		
Pikkarala		Pkl	771+765	Oulu – Kontiomäki	Oulu	K		K	K	
Pitäjänmäki	Sockenbacka	Pjm	8+474	Helsinki – Karjaa	Helsinki					
Pohjankuru	Skuru	Pku	94+907	Karjaa – Turku	Pohja	K		K	K	
Pohjois-Haaga	Norra Haga	Poh	8+050	Huopalahti – Vantaankoski	Helsinki					
Pohjois-Louko		Plu	329+329	Lielähti – Seinäjoki	Seinäjoki	K				
Poikkeus		Pkk	254+744	Lielähti – Seinäjoki	Parkano	K		K		
Poiksilta		Poi	416+728	Parikkala – Säkänemi	Kesälahti					
Pori		Pri	322+278	Kokemäki – Pori	Pori	K	K	K	K	K
Porokylä	Björneborg	Por	787+046	Joensuu – Kontiomäki	Nurmes				K	
Porvoo	Borgå	Prv	62+287	Kerava – Porvoo / Sköldvik	Porvoo			K	K	K
Porvoon keskusta	Borgå Centrum	Pvk	62+934	Kerava – Porvoo / Sköldvik	Porvoo					
Puhos		Pus	452+808	Parikkala – Säkänemi	Kitee	K		K	K	K
Puistola	Parkstad	Pla	14+050	Helsinki – Riihimäki	Helsinki					
Pukimäki	Bocksbacka	Pmk	9+442	Helsinki – Riihimäki	Helsinki					
Pulsa		Pl	262+491	Luumäki – Vainikkala-raja	Lappeenranta	K		K		
Punkaharju		Pun	515+111	Savonlinna – Parikkala	Punkaharju	K		K	K	K
Puntala		Pnt	337+019	Luumäki – Parikkala	Ruokolahti					
Purola		Pur	40+533	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää	K				
Putikko		Pu	520+902	Savonlinna – Parikkala	Punkaharju				K	
Pyhäkumpu		Pyk	615+650	Pyhäkumpu erk.vh – Pyhäkumpu	Pyhäjärvi				K	
Pyhäsalmi		Phä	615+934	Ilialmi – Ylivieska	Pyhäjärvi	K		K	K	
Pännäinen	Bennäs	Pnä	518+604	Seinäjoki – Kokkola	Pedersöre	K		K	K	K
Pääskylähti		Pky	484+939	Savonlinna – Parikkala	Savonlinna				K	K
Raahе	Brahestad	Rhe	726+726	Tuomioja – Raahе	Raahе	K	K	K	K	K
Raippo		Rpo	270+052	Luumäki – Vainikkala-raja	Lappeenranta	K		K	K	
Raisio	Reso	Rai	207+829	Turku – Uusikaupunki – Hangonsaari	Raisio	K		K	K	
Rajamäki		Rm	72+267	Hyvinkää – Karjaa	Nurmijärvi				K	
Rajaperkiö		Rjp	448+396	Seinäjoki – Kokkola	Lapua	K		K	K	
Rantasalmi		Rmi	445+165	Huutokoski – Savonlinna	Rantasalmi					
Rasinsuo		Ras	258+510	Luumäki – Parikkala	Luumäki	K		K		
Ratikylä		Rlä	284+344	Lielähti – Seinäjoki	Kihniö	K		K		
Rauha		Rah	318+490	Luumäki – Parikkala	Joutseno	K		K		K
Rauma	Raumo	Rma	331+659	Kokemäki – Rauma	Rauma	K	K	K	K	K

Namn	Andra namnet	Förkortning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tågmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Raunio		Rio	464+845	Seinäjoki – Kokkola	Kauhava	K		K		
Rautaruukki		Rat	730+050	Tuomioja – Raahe	Raahe				K	
Rautjärvi		Rjä	345+788	Luumäki – Parikkala	Rautjärvi	K		K		
Rekola	Räckhals	Rkl	20+615	Helsinki – Riihimäki	Vantaa	K				
Retretti		Ree	507+500	Savonlinna – Parikkala	Punkaharju					
Riihimäki		Ri	71+410	Helsinki – Riihimäki	Riihimäki	K	K	K	K	K
Riippa		Rpa	578+065	Kokkola – Ylivieska	Kälviä	K		K		
Ristiina		Rst	291+162	Mynttilä – Ristiina	Ristiina			K	K	K
Ristijärvi		Rjv	676+804	Kontiomäki – Ämmänsaari	Ristijärvi					
Rovaniemi		Roi	971+775	Laurila – Kellosele	Rovaniemi	K	K	K	K	K
Ruha		Rha	433+128	Seinäjoki – Kokkola	Lapua	K		K		
Runni		Rnn	568+518	Iisalmi – Ylivieska	Iisalmi					
Ruosniemi		Rsn	330+936	Pori – Ruosniemi	Pori				K	
Ruukki		Rki	705+228	Ylivieska – Oulu	Ruukki	K		K	K	K
Ruusutorppa		Rus	11+927	Helsinki – Karjaa	Espoo	K				
Ryttylä		Ry	80+770	Riihimäki – Tampere	Hausjärvi			K	K	
Röyttä		Röy	893+917	Tornio – Röyttä	Tornio					
Saakoski		Saa	305+373	Onvesi – Jyväskylä	Korpilahti	K		K		
Saari		Sr	405+246	Parikkala – Säkämäki	Parikkala	K		K		
Saarijärvi		Srij	452+723	Jyväskylä – Haapajärvi	Saarijärvi	K			K	
Salla		Sll	1121+347	Laurila – Kellosele	Salla					
Salmiinen		Sln	426+718	Pieksämäki – Siilinjärvi	Suonenjoki	K		K		
Salmivaara		Smv	1111+444	Laurila – Kellosele	Salla					
Salo		Slo	143+981	Karjaa – Turku	Salo	K		K		K
Salpausselkä		Sss	129+372	Lahti – Salpausselkä	Lahti					
Sammalisto		Sam	74+487	Riihimäki – Tampere	Riihimäki	K				
Santala		Sta	196+908	Karjaa – Hanko	Hanko					
Saunakallio	Sandö	Sau	38+846	Helsinki – Riihimäki	Järvenpää	K		K	K	K
Savio		Sav	26+265	Helsinki – Riihimäki	Kerava				K	
Savonlinna	Nyslott	Sl	481+772	Savonlinna – Parikkala	Savonlinna	K	K	K	K	K
Savonlinna-Kauppatori		Slk	482+748	Savonlinna – Parikkala	Savonlinna					
Seinäjoki		Sk	418+001	Lielähti – Seinäjoki	Seinäjoki	K	K	K	K	K
Selänpää		Spä	209+869	Kouvola – Pieksämäki	Valkeala	K		K		
Seläntaus		Sts	532+456	Jyväskylä – Haapajärvi	Piitipudas					
Siepijärvi		Spj	1045+904	Tornio – Kolari	Kolari					
Sievi		Svi	613+592	Kokkola – Ylivieska	Sievi	K		K		K

Namn	Andra namnet	Förkortning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tågmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Siikämäki		Skä	389+745	Pieksämäki – Huutokoski	Pieksänmaa	K				
Siilinjärvi		Sij	489+718	Pieksämäki – Siilinjärvi	Siilinjärvi	K		K	K	K
Simo		Sim	833+715	Oulu – Laurila	Simo	K		K		
Simpele		Spl	368+317	Luumäki – Parikkala	Rautjärvi	K		K	K	K
Sisättö		Stö	235+602	Lielähti – Seinäjoki	Ikaalinen	K		K		
Siuntio	Sjundeä	Sti	51+285	Helsinki – Karjaa	Siuntio	K		K		
Siuro		Siu	213+355	Lielähti – Kokemäki	Nokia	K		K		
Skogby		Sgy	184+790	Karjaa – Hanko	Tammisaari	K		K		
Sköldvik	Kilpilähti	Sld	56+360	Kerava – Porvoo / Sköldvik	Porvoo	K		K	K	K
Soinlahti		Soa	559+651	Iisalmi – Kontiomäki	Iisalmi	K		K	K	K
Sokojoki		Sjo	726+690	Joensuu – Kontiomäki	Liekka	K		K		
Sukeva		Skv	589+222	Iisalmi – Kontiomäki	Sonkajärvi	K		K		
Suolahti		Suo	417+796	Jyväskylä – Haapajärvi	Suolahti	K		K	K	K
Suonenjoki		Snj	413+842	Pieksämäki – Siilinjärvi	Suonenjoki	K		K	K	K
Suonemi		Snm	220+655	Lielähti – Kokemäki	Nokia	K		K		
Syrjämäki		Ski	341+474	Lielähti – Seinäjoki	Nurmo	K				
Sysmäjärvi		Smj	669+601	Viinijärvi – Siilinjärvi	Outokumpu				K	K
Säkylä		Säk	315+928	Kiukainen – Säkylä	Säkylä				K	K
Säkänemi		Sä	586+841	Säkänemi – Joensuu	Tohmajärvi	K				
Sänkämäki		Skm	504+505	Viinijärvi – Siilinjärvi	Nilsä					
Särkisalmi		Smi	535+892	Savonlinna – Parikkala	Parikkala	K				
Sääksjärvi		Sj	177+734	Riihimäki – Tampere	Tampere				K	K
Taavetti		Ta	238+589	Kouvola – Luumäki	Luumäki			K	K	K
Tahkoluoto		Tko	350+750	Pori – Mäntyluoto	Pori					
Taipale		Te	537+239	Siilinjärvi – Iisalmi	Iisalmi	K		K		
Talvainen		Tv	247+245	Orivesi – Jyväskylä	Längelmäki	K		K		
Tammisaari	Ekenäs	Tms	174+056	Karjaa – Hanko	Tammisaari					
Tampere	Tammerfors	Tpe	187+389	Riihimäki – Tampere	Tampere	K	K	K	K	K
Tapanila	Mosabacka	Tna	12+610	Helsinki – Riihimäki	Helsinki					
Tapavainola		Tap	270+405	Luumäki – Parikkala	Lappeenranta	K		K		
Tavastila		Tsl	228+854	Kouvola – Kotka	Kotka					
Tervajoki		Tk	460+156	Seinäjoki – Vaasa	Isokyrö					
Tervola		Trv	900+521	Laurila – Kelloseleä	Tervola	K		K		
Teuva	Östermark	Tuv	497+474	Seinäjoki – Kaskinen	Teuva				K	
Tiensuu		Tis	720+293	Joensuu – Kontiomäki	Liekka					
Tikkala		Tkk	592+461	Säkänemi – Joensuu	Tohmajärvi	K		K		

Namn	Andra namnet	Förkortning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tågmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Tikkurila	Dickursby	Tkl	15+861	Helsinki – Riihimäki	Vantaa	K		K	K	K
Tohmajärvi		Toh	571+752	Niirala-raja – Säkaniemi	Tohmajärvi	K		K		
Toijala		Tl	147+339	Riihimäki – Tampere	Toijala	K	K	K	K	K
Toivala		Toi	479+162	Pieksämäki – Siilinjärvi	Siilinjärvi	K		K		
Tolsa	Tolls	Tol	35+634	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi					
Tommola		Tom	117+197	Riihimäki – Lahti	Hollola	K				
Toppila		Tp	757+075	Tuira – Toppila	Oulu				K	
Torkkeli		Trk	240+150	Orivesi – Jämsänkoski	Längelmäki	K				
Tornio	Torneå	Tor	884+646	Laurila – Tornio-raja	Tornio	K	K	K	K	K
Tornio-raja	Torneå gränsen	Trr	887+236	Laurila – Tornio-raja	Tornio	K				
Tuira		Tua	755+510	Oulu – Laurila	Oulu	K		K	K	K
Tuomarila		Trl	19+022	Helsinki – Karjaa	Espoo					
Tuomioja	Domsby	Tja	698+504	Ylivieska – Oulu	Ruukki	K		K		K
Turenki		Tu	93+771	Riihimäki – Tampere	Janakkala	K		K	K	K
Turku	Abo	Tku	199+673	Karjaa – Turku	Turku	K	K	K	K	K
Turku satama	Abo hamn	Tus	277+696	Turku – Turku satama	Turku					
Tuupovaara		Tpv	668+672	Joensuu – Ilomantsi	Joensuu			K		K
Tuuri		Tuu	366+950	Haapamäki – Seinäjoki	Alavus					K
Törmä		Tör	878+075	Laurila – Kellosele	Keminmaa	K		K		
Törölä		Trä	265+519	Luumäki – Parikkala	Lappeenranta	K		K		
Töysä		Tö	356+397	Haapamäki – Seinäjoki	Alavus					
Uimaharju		Uim	674+451	Joensuu – Kontiomäki	Eno	K		K	K	K
Ukkola		Uk	680+480	Joensuu – Kontiomäki	Eno				K	
Ujala		Ur	165+588	Toijala – Turku	Ujala	K		K		
Utajärvi		Uti	810+502	Oulu – Kontiomäki	Utajärvi	K		K		K
Utti		Uti	204+085	Kouvola – Luumäki	Anjalankoski					
Uusikaupunki	Nystad	Ukp	264+643	Turku – Uusikaupunki – Hangonsaari	Uusikaupunki	K		K	K	
Uusikylä		Ukä	150+722	Lahti – Kouvola	Nastola	K		K		K
Vaajakoski		Vko	384+866	Jyväskylä – Pieksämäki	Jyväskylä mlk	K		K		
Vaala		Vaa	844+671	Oulu – Kontiomäki	Vaala	K		K		K
Vaarala		Vra	981+481	Laurila – Kellosele	Rovaniemi					
Vaasa	Vasa	Vs	492+588	Seinäjoki – Vaasa	Vaasa	K	K	K	K	K
Vahojärvi		Vjr	244+926	Lielähti – Seinäjoki	Parkano	K		K		
Vainikkala		Vna	282+784	Luumäki – Vainikkala-raja	Lappeenranta	K	K	K	K	K
Vainikkala-raja		Vnar	284+862	Luumäki – Vainikkala-raja	Lappeenranta	K				
Valimo	Gluteriet	Vmo	7+480	Helsinki – Karjaa	Helsinki					

Namn	Andra namnet	Förkortning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tågmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Valkeakoski		Vi	164+952	Toijala – Valkeakoski	Valkeakoski			K	K	K
Valkeasuo		Vso	583+976	Niirala-raja – Säkäniemi	Tohmajärvi					
Valtimo		Vlm	808+636	Joensuu – Kontiomäki	Valtimo					
Vammala		Vma	245+885	Lielähti – Kokemäki	Vammala	K		K	K	K
Vanattara		Vtr	172+340	Riihimäki – Tampere	Lempäälä	K				
Vantaankoski	Vandaforseen	Vks	14+907	Huopalahti – Vantaankoski	Vantaa	K				
Varanen		Vrn	499+986	Jyväskylä – Haapajärvi	Kannonkoski					
Varkaus		Var	424+685	Huutokoski – Viinijärvi	Varkaus	K	K	K	K	K
Vartius		Vus	753+755	Kontiomäki – Vartius-raja	Kuhmo	K		K		K
Vartius-Raja		Vur	755+856	Kontiomäki – Vartius-raja	Kuhmo	K				
Vasikkahaka		Vkh	31+175	Helsinki – Karjaa	Kirkkonummi	K				
Vaskiluoto	Vasklot	Vsk	496+490	Seinäjoki – Vaasa	Vaasa				K	
Venetmäki		Vki	433+164	Jyväskylä – Pieksämäki	Pieksämäki	K		K		
Vieki		Vk	753+979	Joensuu – Kontiomäki	Lieska					
Vierumäki		Vrm	153+801	Lahti – Heinola	Heinola	K		K		
Vihanti		Vti	684+573	Ylivieska – Oulu	Vihanti	K		K	K	K
Vierhainen		Vie	209+305	Turku – Viheriäinen	Naantali			K	K	
Vihtari		Vih	489+889	Huutokoski – Viinijärvi	Heinävesi	K	K			
Vihtavuori		Vri	395+177	Jyväskylä – Haapajärvi	Laukaa			K	K	
Viiiala		Via	154+288	Riihimäki – Tampere	Viiiala				K	
Viinijärvi		Vnj	656+569	Joensuu – Viinijärvi	Liperi	K	K	K		K
Vika		Vik	1010+478	Laurila – Kelloseleä	Rovaniemi					
Vilppula		Vlp	274+760	Orivesi – Haapamäki	Vilppula	K		K	K	
Vinnilä		Vln	131+438	Riihimäki – Tampere	Kalvola	K				
Voltti		Vt	479+402	Seinäjoki – Kokkola	Alahärmä	K		K		
Vuohijärvi		Vhj	221+308	Kouvola – Pieksämäki	Valkeala	K		K		
Vuojoki		Vjo	318+501	Kokemäki – Rauma	Lapijoki	K		K		
Vuokatti		Vkt	868+838	Joensuu – Kontiomäki	Sotkamo	K		K	K	
Vuonilampi		Vsl	705+240	Joensuu – Kontiomäki	Lieska	K		K		
Vuonos		Vns	588+808	Sysmäjärvi – Vuonos	Outokumpu				K	
Ykspihlaja	Yxpila	Yks	555+428	Kokkola – Ykspihlaja	Kokkola				K	
Ylistaro		Yst	439+558	Seinäjoki – Vaasa	Ylistaro				K	
Ylitornio		Ytr	946+139	Tornio – Kolari	Ylitornio		K			
Ylivalli		Ylv	302+016	Lielähti – Seinäjoki	Jalasjärvi	K		K	K	
Ylivieska		Yv	630+343	Kokkola – Ylivieska	Ylivieska	K	K	K	K	K
Yläkoski		Ylk	416+984	Suonenjoki – Iisvesi	Suonenjoki				K	

Namn	Andra namnet	Förkortning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tågmöte	Privata spär- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Ylämylly		Yly	639+019	Joensuu – Viinijärvi	Liperi					
Ylöjärvi		Ylö	200+753	Lielähti – Seinäjoki	Ylöjärvi	K		K		
Ypykkävaara		Ypy	729+780	Kontiomäki – Vartiuss-rajä	Kuhmo					
Äetsä		Äs	258+280	Lielähti – Kokemäki	Äetsä	K		K	K	
Ähtäri	Etseri	Äht	346+067	Haapamäki – Seinäjoki	Ähtäri	K		K		
Ämmänsaari		Äm	750+448	Kontiomäki – Ämmänsaari	Suomussalmi	K		K		K
Äänekoski		Äki	424+515	Jyväskylä – Haapajärvi	Äänekoski	K	K	K	K	

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden	Antalet plattformsspår	Dimensionerande spårängd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Persontrafik	Godstrafik
Ahvenus				0	769	—	—	—	—	—	—
Airaksela				0	876	—	—	—	—	—	K
Aittaluoto				0	485	—	—	—	Y	—	K
Ajos				0	806	—	Y	—	Y	—	K
Alapitkä				0	672	—	—	—	K	—	K
Alavus	80	203	265	2	781	63 A	—	—	K	K	K
Alholma				0	777	—	—	—	K, Y	—	K
Alvajärvi				0	608	—	—	—	K	—	K
Arola				0	793	25 A	K	—	K	—	K
Arolampi				0	0	—	—	—	K	—	—
Dragsvik		70	550	1	966	—	—	—	—	K	—
Dynamiittivaihde				0	151	—	—	—	K	—	K
Elijärvi				0	205	—	—	—	—	—	K
Eläinpuisto-Zoo		100	265	1	0	—	—	—	—	K	—
Eno		80	550	1	646	16 A	—	—	K	K	K
Enonjärvi		(49)	(265)	(2)	592	—	—	—	K	—	—
Ervelä				0	632	—	—	—	—	—	—
Eskola		(120)	(265)	(1)	818	—	K	—	K	—	K
Espoo	240	322	550	4	281	—	—	—	—	K	—
Haapajärvi		160	265	1	767	25 A	K	—	K, Y	K	K
Haapakoski		(51)	(265)	(1)	789	—	—	—	K	—	—
Haapakylä				0	547	—	K	—	K	—	—
Haapamäki	188	325	265	4	711	63 A	K	—	K	K	K
Hakosilta				0	0	—	—	—	—	—	—
Haksi		20	265	1	0	—	—	—	—	K	—
Hamina				0	881	25 A	K	K	K	—	K
Hammaslahti		146	265	1	710	—	K	—	K	K	K
Hanala				0	0	—	—	—	—	—	—
Hangonsaari				0	442	—	—	—	—	—	K
Hanhikoski				0	653	—	—	—	K	—	—
Hankasalmi	233	289	265	2	774	25 A	K	K	K, Y	K	K
Hanko	108	108	265	2	772	25 A	K	K	K	K	K
Hanko-Pohjoinen		68	550	1	0	—	—	—	—	K	K
Harjavalta	250	250	550	2	789	25 A	—	—	K	K	K
Harju				0	820	—	—	—	K	—	—

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden	Antalet plattformsspår	Dimensionsrande spårlängd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Persontrafik	Godstrafik
Harviala				0	0	—	—	—	—	—	—
Haukipudas				0	864	—	K	—	K	—	—
Haukivuori	199	200	265	2	927	63 A	K	—	K	K	K
Hausjärvi				0	539	—	—	—	—	—	—
Haviseva				0	0	—	—	—	—	—	—
Heikkilä				0	0	—	—	—	—	—	—
Heinola		(106)	(265)	(1)	608	25 A	K	—	K	—	K
Heinoo				0	770	—	—	—	—	—	—
Heinävaara				0	690	—	—	—	—	—	K
Heinävesi	100	206	265	2	613	—	—	—	K	K	K
Helsinki	265	477	550	19	493	—	—	K	—	K	—
Herrala	110	110	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Hiekkaharju	270	270	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Hiirola				0	732	—	—	—	—	—	—
Hikiä	110	110	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Hiliosensalmi		(178)	(550)	(1)	833	—	—	—	—	—	—
Hinkua				0	500	—	—	—	—	—	—
Hinthaara	55	65	265	2	108	—	—	—	—	K	—
Hirvineva				0	857	25 A	K	—	K	—	—
Humpila	249	430	550	2	800	—	K	—	Y	K	K
Huopalahti	270	270	550	4	0	—	—	—	—	K	—
Huutokoski				0	672	25 A	—	—	K	—	—
Hyrnsalmi		(100)	(265)	(1)	768	25 A	K	—	K	—	K
Hyvinkää	310	326	550	3	770	25 A	—	—	K	K	K
Hämeenlinna	257	450	550	3	1033	—	Y	Y	K	K	K
Härmä	(51)	188	265	1 (1)	855	25 A	K	—	K	K	K
Höijäkkä		92	265	1	618	25 A	—	—	K	K	K
li		92	265	1	765	25 A	—	—	K	K	K
Ilisalmi	162	396	265	3	763	63 A	Y	Y	K, Y	K	K
Ilivesi				0	310	—	—	—	K	—	K
Iittala	170	170	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Ilmajoki				0	418	25 A	K	—	K	—	—
Ilmala	275	275	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Ilmalan ratapiha				0	0	—	—	—	—	—	—
Ilomantsi				0	787	63 A	—	—	K	—	K

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden	Antalet plattformsspår	Dimensionerande spårlängd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Persontrafik	Godstrafik
Imatra		450	265	1	935	63 A	—	—	—	—	K
Imatra asema		450	265	1	0	—	—	—	—	K	—
Imatra tavara				0	935	63 A	—	—	—	—	K
Imatrankoski				0	1269	—	K	—	K	—	K
Imatrankoski-raja				0	0	—	—	—	—	—	K
Immola				0	513	—	—	—	K	—	K
Inha		99	265	(1)	199	—	—	—	K	—	K
Inkeroinen	120	172	265	3	831	—	—	—	K	K	K
Inkoo	100	170	550	2	237	—	—	—	K	K	—
Isokylä				0	623	—	—	—	K	—	K
Isokyrö	110	150	550	2	550	—	—	—	—	K	K
Jalasjärvi		51	550	1	794	—	K	—	K	K	—
Jepua		(133)	(265)	(1)	797	16 A	K	—	K	—	—
Joensuu	226	377	265	3	733	63 A, 1500 V	K	K	K	K	K
Jokela	312	320	550	3	855	—	—	—	K	K	—
Jokikylä				0	0	—	—	—	—	—	—
Joroinen		(80)	(265)	(1)	467	—	—	—	K	—	K
Jorvas	97	124	265	2	0	—	—	—	—	K	—
Joutjärvi				0	0	—	—	—	—	—	—
Joutseno	460	460	550	2	845	—	—	—	—	K	K
Joutsijärvi				0	623	25 A	—	—	Y	—	K
Juankoski		(120)	(265)	(1)	610	25 A	K	—	K, Y	—	K
Jutila				0	0	—	—	—	—	—	—
Juupajoki		80	550	1	0	—	—	—	—	K	—
Juurikorpi				0	825	—	—	—	—	—	—
Jyväskylä	160	449	550	4	842	63 A, 1500 V	K	K	K	K	K
Jämsä	194	314	265	2	801	25 A	K	K	K, Y	K	K
Jämsänkoski				0	638	25 A	—	—	K	—	K
Järvelä	122	122	550	2	637	—	—	—	K	K	K
Järvenpää	284	388	550	3	0	—	K	K	—	K	K
Kaipainen				0	804	—	K	—	K	—	K
Kaipola				0	538	—	K	—	K	—	K
Kairokoski				0	552	—	K	—	K	—	K
Kaitjärvi				0	756	—	—	—	K	—	—
Kajaani	251	311	265	2	777	63 A	K	K	K	K	K

Namn	Kortaste perrong- längden [m]	Längsta perrong- längden [m]	Perrong- höjden	Antalet plattform- spår	Dimensions- rande spårlängd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Persontrafik	Godstrafik
Kallislahti		(86)	(265)	(1)	575	—	—	—	K	—	K
Kalvitsa				0	740	25 A	—	—	K	—	K
Kangas		(47)	(265)	(1)	811	—	—	—	K	—	—
Kannelmäki	227	227	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Kannonkoski				0	645	—	K	—	K	—	K
Kannus	339	420	265	2	849	25 A	K	—	K	—	—
Karhejärvi				0	810	—	K	—	K	—	—
Karhukangas				0	879	—	—	—	—	—	—
Karjaa	248	352	550	4	785	—	Y	K	K	K	K
Karkku		143	265	1	885	—	—	—	K	K	—
Karvainen				0	770	—	—	—	—	—	—
Kaskinen				0	1222	25 A	K	—	Y	—	K
Kauhajoki				0	576	—	K	—	K	—	—
Kauhava		414	265	1	871	25 A	—	—	K	K	K
Kauklahti	270	270	550	3	466	—	—	—	K	K	—
Kaulinranta				0	0	—	—	—	—	—	—
Kauniainen	194	214	265	3	299	—	—	—	—	K	K
Kauppilänmäki				0	666	—	—	—	K	—	K
Kausala	84	160	265	3	678	—	—	—	K	K	—
Kauttua		(42)	(265)	(1)	508	—	K	—	K	—	K
Keitelepoija				0	676	—	K	—	K	—	K
Kekomäki				0	0	—	—	—	—	—	—
Kelloselkä				0	635	—	—	—	Y	—	K
Kemi	450	450	550/265	3	1050	63 A	Y	Y	K	K	K
Kemijärvi		235	265	1	656	25 A	K	—	Y	K	K
Kemira				0	453	—	—	—	Y	—	—
Kempele		(119)	(265)	(1)	787	—	K	—	K	—	—
Kera	216	224	265	2	0	—	—	—	—	K	—
Kerava	270	350	550	4	580	25 A	K	—	—	K	—
Kerimäki		108	265	1	466	—	—	—	K	K	K
Kesälahti		322	265	1	695	—	—	—	K	K	K
Keuruu		108	550	1	782	—	—	—	K	K	K
Kihniö				0	577	—	K	—	K	—	K
Kiiala	270	49	265	1	0	—	—	—	—	K	—
Kilo		270	550	2	0	—	—	—	—	K	—

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden	Antalet plattformsspår	Dimensionerande spårlängd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Persontrafik	Godstrafik
Kilpua		(70)	(265)	(1)	784	25 A	—	—	—	—	—
Kinni				0	819	—	—	—	—	—	—
Kirkkonummi	316	320	660	3	627	—	—	—	K	K	—
Kirkniemi				0	620	—	—	—	K	—	K
Kitee		355	265	1	686	—	Y	—	Y	K	K
Kiukainen				0	798	—	K	—	K	—	—
Kiuruvesi		126	265	1	592	—	K	—	K, Y	K	K
Kivesjärvi		(53)	(265)	(1)	1143	—	—	—	—	—	—
Kivihaka				0	0	—	—	—	—	—	—
Kohtavaara		55	265	1	0	—	—	—	—	K	—
Koivu		(40)	(265)	(1)	705	—	K	—	K	—	K
Koivuhovi	278	278	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Koivukylä	270	270	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Kokemäki	249	249	550	3	795	25 A	K	—	K	K	K
Kokkola	308	482	265	2	871	63 A, 1500 V	Y	Y	K	K	K
Kolari	(370)	675	550/265	1	1204	63 A	Y	Y	Y	K	K
Kolho		(127)	(265)	(1)	705	—	K	—	K	—	K
Kolkontaipale				0	553	—	—	—	K	—	—
Kolppi				0	801	—	—	—	—	—	—
Kommila				0	789	25 A	—	—	Y	—	K
Komu				0	576	—	—	—	Y	—	—
Kontiolahti		(95)	(265)	(1)	630	—	—	K	K	K	K
Kontiomäki	226	544	265	5	803	63 A	K	K	K	K	K
Koria	61	61	265	2	693	—	K	—	K	K	—
Korkeakoski		(72)	(265)	(1)	638	—	K	K	K	—	K
Korso	270	270	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Koskenkorva				0	251	—	—	—	K	—	K
Kotavaara				0	0	—	—	—	—	—	—
Kotka		193	265	1	896	25 A	K	—	K	K	K
Kotkan satama		110	265	1	581	—	—	—	—	K	—
Kouvola		400	265	7	920	63 A	K	K	K	K	K
Kovjoki	296	(102)	(265)	(1)	887	—	—	—	—	—	—
Kruunupyä		(70)	(265)	(1)	806	25 A	K	—	K	—	K
Kuivaniemi		147	265	1	0	—	K	—	K	K	—
Kuivasjärvi				0	812	—	—	—	K	—	—

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden	Antalet plattformsspår	Dimensione-rande spårlängd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Persontrafik	Godstrafik
Kumiseva				0	668	—	—	—	K	—	—
Kuopio	180	387	265	3	797	63 A	Y	K, Y	Y	K	K
Kupittaa	420	420	550	2	657	—	—	—	—	K	—
Kurikka				0	367	—	K	K	—	—	—
Kurkimäki				0	811	—	—	K	—	—	K
Kursu				0	653	—	—	K	—	—	—
Kutemainen				0	305	—	—	—	—	—	—
Kuurila				0	0	—	—	—	—	—	—
Kuusankoski				0	860	25 A	—	—	Y	—	K
Kuusivaara		28	265	1	621	—	K	—	K	K	—
Kylälahti		57	265	1	0	—	—	—	—	K	—
Kymi	32	66	265	2	702	—	K	—	K	K	—
Kyminlinna		55	265	1	0	—	—	—	—	K	—
Kyrö				0	764	—	—	—	K	—	—
Kyrölä		268	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Kytömaa	266			0	0	—	—	—	—	—	—
Kälviä				0	1075	25 A	K	—	K	—	—
Käpylä	244	334	550	2	0	—	—	—	—	—	—
Köykkäri				0	877	—	—	—	—	—	—
Laaja				0	0	—	—	—	—	—	—
Lahdenperä				0	819	—	—	—	—	—	—
Lahnaslampi				0	605	—	—	—	—	—	—
Lahti	314	427	265	4	742	63 A	Y	Y	K	K	K
Laihia		201	265	1	508	25 A	—	—	K	K	K
Laikko				0	558	—	—	—	—	—	K
Lakiala				0	951	—	K	—	—	—	—
Lamminkoski				0	764	—	—	—	—	—	—
Lapinjärvi				0	427	—	K	—	K	K	—
Lapinlahti	301	355	265	2	766	—	—	—	Y	—	—
Lapinneva				0	446	—	—	—	K	—	—
Lappeenranta	430	450	550	3	773	25 A	K, Y	—	K	K	K
Lappila	60	60	550	2	0	—	—	—	—	—	—
Lappohja		70	550	1	773	—	—	—	—	K	K
Lapua		438	265	1	798	—	—	—	—	K	K
Larvakyttö				0	0	—	—	—	K	—	—

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden	Antalet plattformsspår	Dimensionerande spårslängd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Persontrafik	Godstrafik
Laurila				0	672	25 A	K	—	K	—	—
Lauritsala				0	680	—	—	—	K	—	K
Lautiosaari				0	0	—	—	—	—	—	—
Leikola				0	836	—	—	—	—	—	—
Lempäälä	170	170	550	2	812	—	—	—	—	K	—
Leppäkoski				0	0	—	—	—	—	—	—
Leppävaara	266	292	550	4	0	—	—	—	—	K	—
Leteensuo				0	0	—	—	—	—	—	—
Liekka		151	265	1	750	—	K	K	K	K	K
Lielähti				0	759	—	—	—	K	—	K
Lievestuore		259	265	1	909	25 A	K	—	K	K	K
Liminka		(147)	(265)	(1)	775	—	K	—	K	—	—
Lohja				0	493	—	K	—	K	—	K
Lohjanjärvi				0	422	—	—	—	—	—	K
Loimaa	252	450	550	3	817	—	—	—	K	K	K
Louhela	234	234	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Loukolampi				0	917	—	—	—	—	—	—
Loviisa				0	615	25 A	K	—	K	—	—
Loviisan satama				0	721	25 A	Y	—	K	—	K
Luikonlahti				0	920	25 A	—	—	Y	—	K
Luoma	216	216	265	2	0	—	—	—	—	K	—
Lustikulla				0	0	—	—	—	—	—	—
Lusto		124	265	1	0	—	—	—	—	K	—
Luumäki				0	780	—	—	—	K	—	K
Länkipohja				0	725	—	—	—	—	—	—
Länsisatama				0	600	—	—	—	—	—	K
Maanseikä				0	647	—	—	—	K	—	—
Maaria				0	776	—	—	—	—	—	—
Madesjärvi				0	809	—	K	—	K	—	K
Majajärvi				0	740	—	—	—	—	—	—
Malmi	319	350	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Malminkartano	294	294	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Mankki	126	136	265	2	0	—	—	—	—	K	—
Markkala				0	776	—	—	—	—	—	—
Martinlaakso	235	235	550	2	0	—	—	—	—	K	—

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden	Antalet plattformsspår	Dimensionerande spårlängd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Persontrafik	Godstrafik
Masala	270	270	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Matkaneva				0	878	—	—	—	—	—	—
Mattila				0	0	—	—	—	—	—	—
Metsäkansa				0	300	—	K	—	—	—	K
Mikkeli	350	452	550	3	709	25 A	Y	—	Y	K	K
Misi		83	265	1	771	63 A	K	K	K	K	K
Mommila	60	60	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Muhos	151	212	265	2	1051	—	K	—	K	K	—
Mukkula				0	472	—	—	—	K	—	K
Murtomäki				0	784	—	—	—	K	—	—
Mussalo				0	1055	—	—	—	—	K	K
Mustio				0	808	—	K	—	K	—	K
Mustolan satama				0	500	—	Y	Y	—	—	K
Muukko				0	817	—	—	—	—	—	—
Muurame				0	871	—	—	K	—	—	—
Muuras				0	716	—	K	—	K	—	K
Muurola	316	317	265	2	778	—	—	—	K	—	—
Myllykangas				0	867	—	—	—	—	—	—
Myllykoski	110	110	265	2	753	—	—	—	—	K	—
Myllymäki	185	215	265	2	810	—	—	—	K	K	K
Myllyoja				0	498	—	—	—	Y	—	K
Mynttilä				0	0	—	—	—	—	—	—
Mynämäki		(124)	(265)	(1)	575	—	K	—	K	—	—
Myrskylä				0	625	—	—	—	K	—	—
Myymäki	237	237	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Mäkkylä	270	288	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Mänttä				0	676	—	—	—	K	—	K
Mäntyharju	457	457	550	2	1023	—	K	—	K	K	K
Mäntyluoto				0	840	—	Y	—	Y	—	K
Naantali				0	485	—	—	—	Y	—	K
Naarajärvi				0	822	—	—	—	K	—	K
Nakkila				0	766	—	—	—	—	—	—
Nastola	120	120	550	2	0	—	—	—	—	—	—
Niemenpää				0	0	—	—	—	—	—	—
Niinimaa		(85)	(265)	(1)	701	—	—	—	K	—	—

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden	Antalet plattformsspår	Dimensionerande spårängd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Persontrafik	Godstrafik
Niinisalo				0	547	—	Y	Y	Y	—	K
Niirala		(42)	(265)	(1)	1107	63 A	Y	—	K	—	K
Niirala-raja				0	0	—	—	—	—	—	K
Niittylahti				0	725	—	K	—	K	—	—
Nikkilä		30	265	1	0	—	—	—	—	K	—
Nivala		123	265	1	725	25 A	K	—	K	K	K
Nokia		282	265	1	899	—	—	—	—	K	K
Nummela				0	446	—	—	—	K	—	K
Nuojua				0	601	—	—	—	K	—	—
Nuppulinna	210	210	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Nurmes	73	205	265	2	908	63 A	K	K	K	K	K
Oitti	102	102	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Olli				0	0	—	—	—	—	—	—
Onkamo		210	265	1	0	—	—	—	—	K	—
Onttola				0	645	—	—	—	—	—	K
Orimattila				0	702	—	—	—	K	—	—
Orivesi	263	304	265	3	796	25 A	K	—	K	K	K
Otalampi				0	0	—	—	—	—	—	—
Otanmäki				0	449	—	—	—	Y	—	K
Otava		(152)	(265)	(1)	737	25 A	—	—	K	—	K
Otavan satama				0	571	—	—	—	—	—	—
Oulainen	427	428	265	3	970	25 A	Y	—	Y	K	K
Oulu	344	458	550/265	3	920	63 A, 1500 V	Y	Y	Y	K	K
Oulunkylä	270	274	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Paimenportti		53	265	1	0	—	—	—	—	K	—
Paimio				0	793	—	—	—	—	—	—
Palopuro				0	0	—	—	—	—	—	—
Paltamo		230	265	1	686	—	—	—	K	K	K
Pankakoski				0	535	—	—	—	K	—	—
Parikkala	210	379	265	3	729	63 A	K	—	K	K	—
Parkano	600	600	550	3	974	63 A	Y	—	K	K	K
Parola	191	196	550	2	730	—	K	—	K	K	K
Pasila	322	425	550	10	747	25 A	Y	Y	K	K	K
Pelkola				0	1410	—	—	—	—	—	Y
Pello		454	265	1	715	25 A	Y	—	Y	K	K

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden	Antalet plattformsspår	Dimensionerande spårlängd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Persontrafik	Godstrafik
Peltosalmi				0	504	—	—	—	K	—	K
Peräseinäjoki				0	801	—	—	—	K	—	K
Pesökylä		(80)	(265)	(1)	783	—	—	—	K	—	—
Petäjävesi		142	265	1	757	—	—	—	K	K	K
Pieksämäki	332	611	265	4	985	63 A	Y	—	K	K	K
Pietarsaari		(70)	(265)	(1)	759	25 A	K	—	K	—	K
Pihlajavesi	40	93	265	2	580	—	—	—	K	—	—
Pihlava				0	435	—	—	—	—	—	—
Pihlputas		(125)	(265)	(1)	787	25 A	Y	Y	K	—	K
Piikkiö		(31)	(265)	(1)	321	—	—	—	K	—	K
Pikkarala				0	779	—	—	—	—	—	—
Pitäjämäki	270	306	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Pohjankuru				0	324	—	—	—	K	—	—
Pohjois-Haaga	244	244	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Pohjois-Louko				0	0	—	—	—	—	—	—
Polkkeus				0	735	—	—	—	—	—	—
Polksilta				0	268	—	—	—	K	—	K
Pori	251	251	550	2	789	63 A, 1500 V	Y	—	Y	K	K
Porokylä	0	0	0	0	482	—	—	—	Y	—	K
Porvoo		218	265	1	446	—	K	—	K	K	—
Porvoon keskusta		68	265	1	0	—	—	—	—	K	—
Puhos				0	670	—	K	—	K	—	K
Puistola	278	278	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Pukinmäki	277	287	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Pulsa		(68)	(265)	(1)	1872	—	—	—	K	—	—
Punkaharju		201	265	1	506	—	—	—	K	K	K
Puntala				0	565	—	—	—	K	—	—
Purola	270	270	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Putikko		(65)	(265)	(1)	697	—	—	—	K	—	—
Pyhäkumpu				0	550	—	K	—	K	—	K
Pyhäsalmi		126	265	1	548	—	K	—	K	K	K
Pännäinen		440	265	2	799	25 A	K	—	K	K	K
Pääskylähti	338			0	714	—	K	—	K	—	K
Raahе				0	747	25 A	K	—	K	—	K
Raippo				0	1890	—	—	—	—	—	K

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden	Antalet plattformsspår	Dimensionerande spårlängd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Persontrafik	Godstrafik
Raisio	(120)	(168)	(265)	(3)	563	—	—	—	—	—	K
Rajamäki				0	290	—	—	—	K	—	K
Rajaperkiö				0	876	—	—	—	—	—	—
Rantasalmi		(95)	(265)	(1)	585	—	K	—	K	—	K
Rasinsuo				0	765	—	—	—	—	—	—
Ratikylä				0	771	—	—	—	K	—	K
Rauha				0	823	—	—	—	K	—	K
Rauma				0	957	25 A	Y	Y	Y	—	K
Raunio				0	872	—	—	—	—	—	—
Rautaruukki				0	884	—	—	—	Y	—	K
Rautjärvi				0	664	—	—	—	K	—	—
Rekola	270	270	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Retretti		121	265	1	0	—	—	—	—	K	—
Riihimäki	425	430	265	5	820	63 A	Y	Y	K	K	K
Riippa				0	876	—	—	—	—	—	—
Ristiina				0	885	—	—	—	K	—	K
Ristijärvi		(80)	(265)	(1)	0	—	—	—	—	—	—
Rovaniemi	485	548	265/550	3	802	63 A	Y	Y	Y	K	K
Ruha				0	886	—	—	—	—	—	—
Runni		36	550	1	0	—	—	—	—	K	—
Ruosniemi		(100)	(265)	(1)	655	—	—	—	Y	—	K
Ruukki	430	448	265	2	784	25 A	—	—	K	K	K
Ruusutorppa				0	0	—	—	—	—	—	—
Ryhtylä	171	173	550	2	500	—	K	—	K	K	K
Röyttä				0	733	—	—	—	K	—	—
Saakoski				0	852	—	—	—	K	—	—
Saari		201	265	1	698	—	—	—	K	K	K
Saarijärvi		(75)	(265)	(1)	594	25 A	K	K	K	—	K
Salla				0	531	—	K	—	K	—	K
Salminen				0	788	—	—	—	K	—	—
Salmivaara				0	630	—	—	—	K	—	—
Salo	306	310	550	3	426	25 A	—	K	K	K	K
Salpausseikä		194	265	1	0	—	—	—	—	—	—
Sammalisto				0	0	—	—	—	—	K	—
Santala		70	550	1	0	—	—	—	—	K	—

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden	Antalet plattformsspår	Dimensionerande spårlängd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Persontrafik	Godstrafik
Saunakallio	203	280	550	4	650	—	—	—	Y	K	K
Savio	270	270	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Savonlinna	165	165	265	2	618	63 A	Y	—	K	K	—
Savonlinna-Kauppatori				1	0	—	—	—	—	K	—
Seinäjoki	335	514	265	4	914	63 A	Y	—	K	K	K
Selänpää				0	802	—	—	—	—	—	—
Seläntaus				0	590	—	—	—	—	—	—
Sieppijärvi				0	756	25 A	Y	—	Y	—	K
Sievi		(77)	(265)	(1)	780	—	—	—	K	—	—
Silkamäki				0	0	—	—	—	—	—	—
Sillinjärvi	156	360	265	2	728	25 A	—	—	Y	K	K
Simo		(88)	(265)	(1)	793	25 A	K	—	K	—	—
Simpele	271	301	265	3	844	25 A	K	—	K	K	K
Sisättö				0	779	—	—	—	—	—	—
Siuntio	112	178	550	2	507	—	—	—	—	K	—
Siuro		(113)	(265)	(1)	746	—	—	—	—	—	—
Skogby		68	550	1	0	—	—	—	—	K	—
Sköldvik				0	971	25 A	—	—	—	—	K
Soinlahti				0	888	25 A	—	—	Y	—	K
Sokojoki				0	166	—	—	—	—	—	—
Sukeva	100	239	265	2	663	—	—	—	K	—	K
Suolahti		(150)	(265)	(1)	704	25 A	K	—	K	—	K
Suonenjoki	250	341	265	3	857	16 A	K	K	K	K	K
Suoniemi				0	767	—	—	—	—	—	—
Syrjämäki				0	0	—	—	—	—	—	—
Sysmäjärvi				0	636	—	—	—	K, Y	—	K
Säkylä				0	587	—	—	—	—	—	—
Säkäniemi				0	0	—	—	—	—	—	—
Sänkämäki				0	700	—	—	—	K	—	K
Särkisalmi		(60)	(265)	(1)	555	—	—	—	K	—	K
Sääksjärvi				0	0	—	—	—	—	—	—
Taavetti	188	196	265	2	812	—	K	—	K	K	K
Tahkoluoto				0	500	—	—	—	Y	—	—
Taipale				0	847	—	—	—	—	—	—
Taivainen				0	765	—	—	—	K	—	—

Namn	Kortaste perrong- längden [m]	Längsta perrong- längden [m]	Perrong- höjden [m]	Antalet plattform- spår	Dimensio- nerande spårlängd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido- perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Persontrafik	Godstrafik
Tammisaari		80	550	1	0	—	—	—	—	K	—
Tampere	500	500	550	5	800	63 A, 1500 V	Y	Y	Y	K	K
Tapanila	274	274	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Tapavainola				0	774	—	—	—	—	—	—
Tavastila		47	265	1	0	—	—	—	—	K	—
Tervajoki		171	265	1	0	—	—	—	—	K	—
Tervola	231	301	265	2	821	25 A	K	—	K	K	—
Teuva				0	477	—	—	—	K	—	K
Tiensuu				0	534	—	—	—	—	—	—
Tikkala				0	775	—	—	—	K	—	—
Tikkurila	320	438	550	6	450	—	—	—	K	K	K
Tohmajärvi				0	745	—	—	—	K	—	K
Toijala	450	450	550	4	770	25 A	—	—	K	K	K
Toivala				0	786	—	—	—	K	—	K
Toisa	109	109	265	2	0	—	—	—	—	K	—
Tommola				0	0	—	—	—	—	—	—
Toppila				0	453	—	K	—	—	—	K
Torkkeli				0	725	—	—	—	—	—	—
Tornio	(86)	(170)	(265)	(1)	718	63 A	K, Y	K, Y	K	—	K
Tornio-raja				0	0	—	—	—	—	—	K
Tuira				0	780	—	K	—	K	—	—
Tuomarila	220	222	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Tuomioja		(198)	(265)	(1)	829	25 A	K	—	K	—	—
Turenki	170	170	550	2	1287	—	K	—	K	K	K
Turku	315	466	550	6	788	63 A, 1500 V	Y	Y	K, Y	K	K
Turku satama	424	430	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Tuupovaara				0	599	—	K	—	K	—	K
Tuuri		66	550	1	332	—	—	—	K	K	—
Törmä				0	730	—	—	—	—	—	—
Törolä				0	782	—	—	—	—	—	—
Töysä	(91)	(91)	(265)	(1)	362	—	—	—	K	—	—
Uimaharju	174	174	265	1	897	16 A	—	—	K	K	K
Ukkola				0	523	—	—	—	—	—	—
Ujala				0	755	—	—	—	K	—	—
Utajärvi	163	174	265	2	736	—	K	—	K	K	K

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden	Antalet plattformsspår	Dimensionsrande spår längd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Persontrafik	Godstrafik
Utti				0	1025	—	K	—	K	—	K
Uusikaupunki		(66)	(265)	(1)	690	—	K	—	—	—	K
Uusikylä	(114)	(116)	(550)	(3)	527	—	K	—	K	K	K
Vaajakoski	183	(127)	(265)	(1)	626	25 A	—	—	K	—	K
Vaala		236	265	2	1050	—	K	—	K	K	—
Vaarala				0	327	—	—	—	K	—	K
Vaasa	233	255	265	2	695	63 A, 1500 V	Y	Y	Y	K	K
Vahojärvi				0	740	—	—	—	—	—	—
Vainikkala	482	484	550	3	1138	25 A	Y	K	K	K	K
Vainikkala-raja				0	0	—	—	—	—	K	K
Valimo	270	270	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Valkeakoski		(42)	(265)	(1)	903	—	K	—	K	—	K
Valkeasuo				0	628	—	—	—	—	—	—
Valtimo				0	819	—	—	—	K	—	K
Vammala	251	251	550		875	—	—	—	Y	K	K
Vanattara				0	0	—	—	—	—	—	—
Vantaankoski	276	276	550	2	0	—	—	—	—	K	—
Varanen	0	0	0		228	—	—	—	K	—	—
Varkaus	180	213	265	2	763	25 A	Y	Y	K	K	K
Vartius				0	967	—	—	—	Y	—	K
Vartius-raja				0	0	—	—	—	—	—	K
Vasikkahaka				0	0	—	—	—	—	—	K
Vaskiluoto				0	497	—	Y	—	K	—	—
Venetmäki				0	822	—	—	—	K	—	—
Vieki				0	750	—	K	—	K	—	—
Vierumäki				0	620	—	K	—	K	—	K
Vihanti	395	455	265	2	722	25 A	—	—	Y	K	K
Vihariäinen				0	469	—	—	—	—	—	K
Vihuri	58	103	265	2	603	25 A	K	—	K	K	K
Vihlavuori				0	573	—	—	—	K	—	K
Viiala	170	170	550	2	305	—	—	—	K	K	K
Viinijärvi	136	211	265	2	663	25 A	K	—	K	K	—
Vika				0	0	—	—	—	—	K	—
Vilppula		110	550	1	775	—	—	—	K	K	K
Vinnilä				0	0	—	—	—	—	—	—

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden	Antalet plattformsspår	Dimensionerande spårängd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan	Persontrafik	Godstrafik
Voltti		(149)	(265)	(1)	884	—	—	—	K	—	—
Vuohijärvi				0	733	—	K	K	—	—	K
Vuojoki				0	782	—	—	—	—	—	—
Vuokatti	(111)	(116)	(265)	(2)	674	25 A	—	—	Y	—	K
Vuonismahti		94	265	1	701	—	—	—	—	K	—
Vuonos				0	501	—	—	—	Y	—	K
Ykspihlaja				0	859	25 A	K	—	K	—	K
Ylistaro		176	265	1	525	—	—	—	—	K	—
Ylitornio		167	265	1	138	25 A	—	—	—	K	—
Ylivalli				0	1048	—	—	—	K	—	—
Ylivieska	315	482	265	3	812	25 A	Y	—	Y	K	K
Yläkoski				0	472	—	—	—	K	—	K
Ylämylly				0	674	—	K	—	K	—	K
Ylöjärvi				0	735	—	K	—	K	—	K
Ypykkävaara				0	786	—	—	—	K	—	K
Äetsä		(157)	(265)	(1)	951	—	—	—	K	—	K
Ähtäri	84	215	265	2	679	—	—	—	—	K	—
Ämmänsaari	0	0	0		721	25 A	—	—	K, Y	—	K
Äänekoski		(73)	(265)	(1)	683	25 A	K	—	K, Y	—	K

Namn	Andra namnet	Förkort- ning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tägmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
(Haapamäen kyllästämö)			304+940	Haapamäki – Seinäjoki	Keuruu				K	
(Iisalmen sahati)			546+495	Siilinjärvi – Iisalmi	Iisalmi				K	
(Iisalmen teollisuuskylä)			553+182	Iisalmi – Ylivieska	Iisalmi				K	
(Iisalmen teollisuusraiteet)	Keveli		548+611	Siilinjärvi – Iisalmi	Iisalmi				K	
(Imatran terästehdas)	Steel		332+602	Imatra T – Imatrankoski–raja	Imatra				K	K
(Finnish Chemicals)	Pappilankangas		308+638	Luumäki – Parikkala	Joutseno				K	
(Jyväskylän Energia)	Rauhalahti		380+510	Jyväskylä – Pieksämäki	Jyväskylä				K	
(Kirjola)			384+483	Luumäki – Parikkala	Parikkala				K	
(Korjala)			192+677	Kouvola – Kuusankoski	Kouvola				K	
(Lieksan teollisuuskylä)			728+847	Joensuu – Kontiomäki	Lieksa				K	
(Lohja Oy)			588+427	Joensuu – Siilinjärvi	Outokumpu				K	
(Metro)		Metr	7+515	Helsinki – Riihimäki	Helsinki				K	
(Metsä-Timber)			272+900	Orivesi – Haapamäki	Vilppula				K	
(Nurmeksen saha)			782+844	Joensuu – Kontiomäki	Nurmes				K	
(Palta Oy)			905+050	Oulu – Kontiomäki	Paltamo				K	
(Perniön viljavarasto)		Pö	129+261	Pasila – Turku satama	Perniö				K	
(Pietarsaaren romu)			524+840	Pännäinen – Pietarsaari	Pedersöre				K	
(Rautakonttori)			28+967	Kerava – Porvoo / Sköldvik	Kerava				K	
(Rautpohja)			372+841	Haapamäki – Jyväskylä	Jyväskylä				K	
(Savontalo)		Nip	194+017	Kouvola – Kuusankoski	Kouvola				K	
(Suomivalimo)			552+430	Iisalmi – Kontiomäki	Iisalmi				K	
(Esso)			267+417	Turku – Uusikaupunki	Uusikaupunki				K	
(Valmet)			415+324	Jyväskylä – Haapajärvi	Laukaa				K	
(Vuorten-Vuori)			576+687	Jyväskylä – Haapajärvi	Haapajärvi				K	
Huuhkajavaara		Hjv	748+117	Pesioškylä – Taivalkoski	Suomussal					
Isokangas			431+744	Pori – Haapamäki	Parkano				K	
Jukajärvi		Jkj	637+376	Joensuu – Ilomantsi	Joensuu					
Jyränkö		Jyr	165+774	Lahti – Heinola	Heinola					
Kaleton		Ktn	320+915	Haapamäki – Jyväskylä	Keuruu		K			

Namn	Andra namnet	Förkortning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tågmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Kalkku		Kau	199+471	Lielähti – Kokemäki	Tampere				K	
Kalliovarasto		Kao	644+770	Iisalmi – Kontiomäki	Kajaani				K	
Keijo		Kej	336+692	Orivesi – Jyväskylä	Jyväskylä					
Keijonlahti		Kei	338+700	Orivesi – Jyväskylä	Jyväskylä				K	
Kelkkämäki		Klk	399+992	Jyväskylä – Pieksämäki	Laukaa				K	
Kelvä		Kel	694+963	Joensuu – Kontiomäki	Lieska				K	
Kinahmi		Knh	508+922	Viinijärvi – Siilinjärvi	Nilsjä				K	
Koppnäs		Kop	203+540	Karjaa – Hanko	Hanko				K	
Kuusanolampi		Ksn	194+000	Kouvola – Kuusankoski	Kouvola				K	
Laukaa		Lau	401+180	Jyväskylä – Haapajärvi	Laukaa				K	
Lohiluoma		Luo	463+619	Seinäjoki – Kaskinen	Kurikka		K			
Meltola	Mjöbolsta	Mel	149+862	Kirkniemi – Karjaa	Karjaa				K	
Mustola			295+526	Lappeenranta – Mustolan satama	Lappeenranta				K	
Närpiö	Närpes	När	518+254	Seinäjoki – Kaskinen	Närpiö					
Ohenmäki			542+264	Siilinjärvi – Iisalmi	Iisalmi					
Pitkälahti		Pj	453+113	Pieksämäki – Siilinjärvi	Kuopio				K	
Puukari		Pkr	818+358	Joensuu – Kontiomäki	Valtimo					
Pyhäkumpu erk.vh.			613+511	Iisalmi – Ylivieska	Pyhäjärvi	K				
Raudanlahti		Rdl	330+077	Orivesi – Jyväskylä	Muurame	K				
Rumo		Rum	827+603	Joensuu – Kontiomäki	Valtimo				K	
Röykkä		Rö	80+657	Hyvinkää – Karjaa	Nurmijärvi					
Santamäki		Sor	838+314	Oulu – Kontiomäki	Vaala					
Sorsasalo		Sor	473+775	Pieksämäki – Siilinjärvi	Kuopio				K	
Starckjohann Steel			133+140	Lahti – Loviisan satama	Lahti					
Suosaari		Suos	472+076	Pieksämäki – Siilinjärvi	Kuopio					
Syrjä		Syr	452+865	Huutokoski – Viinijärvi	Heinävesi		K			
Tervasuo		Vn	645+040	Joensuu – Ilomantsi	Joensuu					
Vesanka			364+469	Haapamäki–Jyväskylä	Jyväskylä		K			
Vuonoksen vaihde			585+538	Viinijärvi – Siilinjärvi	Outokumpu					

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden	Antalet plattformsspår	Dimensionerande spårlängd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan
(Haapamäen kyllästämbö)				0		—	—	—	—
(Iisalmen sahat)				0		—	—	—	—
(Iisalmen teollisuuskylä)				0	464	—	—	—	—
(Iisalmen teollisuusraiteet)				0		—	—	—	—
(Imatran terästehdas)				0		—	—	—	—
(Joutsenon Finnish Chemicals)				0		—	—	—	—
(Jyväskylän Energia)				0		—	—	—	—
(Kivijoki)				0		—	—	—	Y
(Korjola)				0		—	—	—	Y
(Lieksan teollisuuskylä)				0	690	—	—	—	—
(Lohja Oy)				0		—	—	—	Y
(Metro)				0		—	—	—	—
(Metsä-Timber)				0		—	—	—	Y
(Nurmeksen saha)				0		—	—	—	Y
(Palta Oy)				0		—	—	—	Y
(Perniön viljavarasto)				0		—	—	—	Y
(Pietarsaaren romu)				0		—	—	—	Y
(Rautakonttori)				0		—	—	—	Y
(Rautpohja)				0		—	—	—	Y
(Savontalo)				0		—	—	—	Y
(Suomivalimo)				0		—	—	—	Y
(Uusikaupunki Esso)				0		—	—	—	—
(Valmet)				0		—	—	—	—
(Vuorten-Vuori)				0		—	Y	—	Y
Huuhkajavaara				0		—	—	—	K
Isokangas				0		—	—	—	K
Jukajärvi				0	285	—	—	—	K
Jyränskö				0	0	—	—	—	—
Kaleton				0	374	—	K	—	K
Kalkku				0		—	Y	—	Y
Kalliovarasto				0		—	—	—	—
Keljo				0		—	—	—	—
Keljonlahti				0	396	—	—	—	—

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden	Antalet plattformsspår	Dimensionerande spårlängd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan
Kelkkämäki				0		—	Y	—	Y
Kelvä		(39)	(265)	(1)	310	—	—	—	K
Kinahmi				0	312	—	—	—	—
Koppnäs				0		—	—	—	—
Kuusaniemi				0		—	—	—	K
Laukaa		(90)	(265)	(1)	250	—	—	—	K
Lohiluoma				0	243	—	—	—	K
Meltola				0	287	—	—	—	Y
Mustola				0		—	Y	—	Y
Närpiö				0	122	—	—	—	K
Okenmäki				0	372	—	—	—	—
Pitkälampi				0		—	Y	—	—
Puukari				0	594	—	—	—	K
Pyhäkumpu erk. v.h.				0	0	—	—	—	—
Raudanlahti				0		—	—	—	—
Rumo				0	210	—	—	—	K
Röykkä				0	181	—	—	—	—
Santamäki				0		—	—	—	K
Sorsasalo				0		—	—	—	—
Stadskjohann Steel				0		—	—	—	Y
Suosaari				0	674	—	K	—	K
Syrjä				0	245	—	K	—	K
Tervasuo				0	722	—	—	—	K
Vesanka				0	394	—	K	—	K
Vuonoksen vaihte				0		—	—	—	—

Namn	Andra namnet	Förkortning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tågmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Haarajoki		Haa	39+567	Kerava – Hakosilta	Järvenpää	K		K		
Korvensuo		Ksu	50+500	Kerava – Hakosilta	Mäntsälä	K				
Kuninkaamäki		Knm	38+500	Kerava – Vuosaari	Vantaa	K				
Liminpuro		Lmp	864+750	Oulu – Kontiomäki	Vaala	K				
Lähdemäki		Läh	79+373	Kerava – Hakosilta	Orimattila	K				
Mäntsälä		Mlä	59+210	Kerava – Hakosilta	Mäntsälä	K		K		
Niska		Nsk	826+880	Oulu – Kontiomäki	Urajärvi	K				
Puikkokoski		Pui	665+680	Kontiomäki – Vartiuss	Paltamo	K				
Sipilä		Sip	68+697	Kerava – Hakosilta	Mäntsälä	K				
Tuomaanvaara		Tva	682+300	Kontiomäki – Vartiuss	Ristijärvi	K				
Virtakallio		Vrk	89+900	Kerava – Hakosilta	Orimattila	K				
Vuosaari	Nordsjö	Vsa	48+750	Kerava – Vuosaari	Helsinki	K		K	K	K

Namn	Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden	Antalet plattformsspår	Dimensionerande spårlängd (godstrafik) r_{max}^1	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan
Haarajoki	220	220	550	2	269				
Korvensuo				0	0				
Kuninkaamäki									
Liminpuro				0	1028				
Lähdemäki				2	1030				
Mäntsälä	220	220	550						
Niska									
Puikkokoski				0	0				
Sipilä									
Tuomaanvaara				0	0				
Virtakallio									
Vuosaari									

Namn	Andra namnet	Förkortning	Km Hki (H:fors)	Banavsnitt	Kommun	Trafikledning	Bannhållning	Tågmöte	Privata spår- anläggningar	Möjlighet till växlingsarbete
Buslovskaja			288+000	Vainikkala raja – Viipuri						
Haaparanta	Haaparanta	Hpa	888+130	Tornio-raja – Boden	Haparanda					
Kivijärvi		Kiv	759+800	Vartius-raja – Kostamus						
Svetogorsk			338+200	Imatrankoski-raja – Kamenmogorsk (Antrea)						
Värsilä		Vär	553+300	Niirala-raja – Matkaselkä						
Namn		Kortaste perrong-längden [m]	Längsta perrong-längden [m]	Perrong-höjden	Antalet plattformsspår	Dimensionerande spårlängd (godstrafik) [m]	Tillgång på elström [400 V, A]	Sido-perrong	Perrong i ändan av banan	Lastning i samma plan
Buslovskaja										
Haaparanta										
Kivijärvi										
Svetogorsk										
Värsilä										

TRAFIKERINGSINSTRUKTION FÖR PASSAGE AV TORNEÅ–HAPARANDA

Trafikeringsinstruktionerna för bansträckan Torneå–Haparanda håller som bäst på att förnyas. De nya instruktionerna finns att tillgå på Banförvaltningscentralen när de blivit färdiga och de publiceras i nätbeskrivningen 2007.

Allmänt

Dessa trafikeringsinstruktioner (passage av landsgräns Sverige – Finland vid km 1311 + 155 på banavsnittet Haparanda–Torneå) gäller för både svenska och finska enheter. Instruktionerna har uppgjorts i samarbete mellan Banverket och Banförvaltningscentralen och de finns både i svensk och finsk version. Instruktionerna skall delges berörd personal.

Fasta anläggningar, märken och tavlor

Signaler och signalmedel som anges i denna trafiksäkerhetsinstruktion, tillämpas i enlighet med respektive förvaltnings föreskrifter. Signalinrättningar och deras signalbilder har följande betydelser:

Riktning Haparanda–Torneå:

Från finska spåret mellansignal 1/6 Km 1310+845



"Stopp"



"Rörelse tillåten"



"Rörelse tillåten"



"Rörelse tillåten"
kontrollera växlar
och hinderfrihet

Från svenska spåren mellansignal 5/6 Km 1310+696 och 6/6 Km 1310+697:



"Stopp "



"Rörelse tillåten" kontrollera växlar och
hinderfrihet

Anmärkning. Tillägg till BVF 900.3 TRI § 3.1a) och d) samt § 3.3c)

BILAGA 3 Trafikeringsinstruktion för passage av Torneå–Haparanda

Svenska och finska spåren mellansignal 6/8 Km1311+006:



” Stopp”

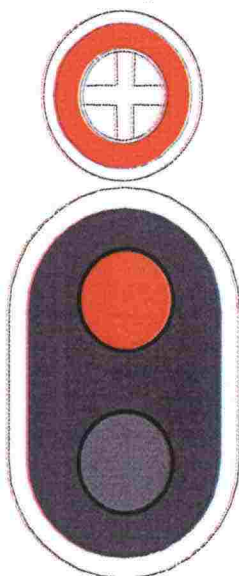


” Rörelse tillåten”

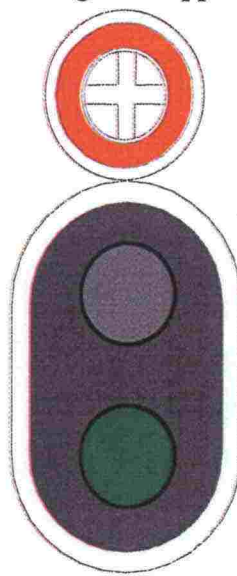
Tavla ”Stationsgräns” Km 1311+155:

STATIONSGRÄNS

Infartssignal till Torneå, vid vilken tavla för oberoende/ oförreglat är uppsatt:



” Stopp”

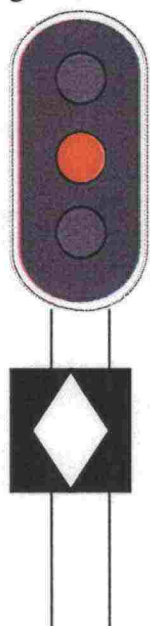


”Rörelse tillåten” kontrollera växlar och hinderfrihet

BILAGA 3 Trafikeringsinstruktion för passage av Torneå–Haparanda

Riktning Torneå–Haparanda:

Torneå "huvudsignal K"



"Stopp"



"Rörelse tillåten" kontrollera växlar och hinderfrihet



Hp

Orienteringstavla för huvudsignal med tilläggstavla trafikplats (tpl) signatur.



Hp

6/1

Huvudsignaltavla kompletterat med märktavla som anger signalpunktens beteckning, Hp 6/1. Km 1311+155. Betydelse "stopp".

Mellansignal 6/3 km 1311+012



” Stopp”



”Rörelse tillåten” kontrollera växlar och hinderfrihet

Handsignaler

Grundregel

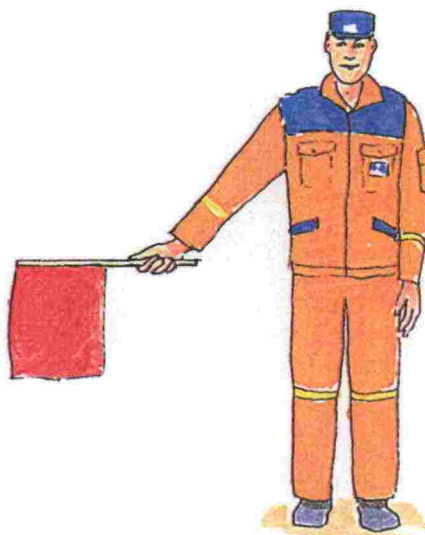
Svensk växling som framföres på spår med svensk spårvidd och med svensk signalgivare skall tillämpa handsignaler enligt BVF 900.3 § 3, oavsett om rörelsen sker på svenskt eller finskt område. Finsk växling använder handsignaler enligt JT. Signalen ”stopp” gäller oavsett om den ges enligt svensk TRI eller finsk JT.

Signalen ”Stopp” ges enligt följande:

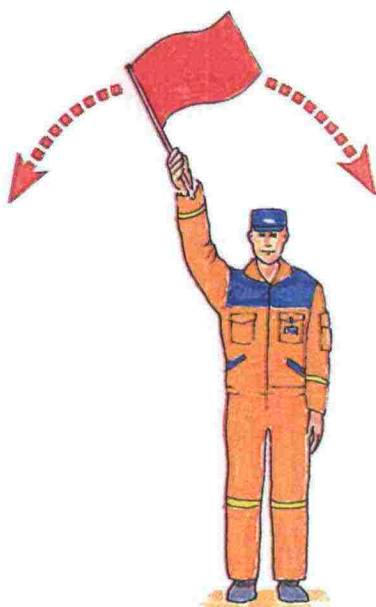
Enligt BVF 900.3 § 3

BILAGA 3 Trafikeringsinstruktion för passage av Torneå–HaparandaDagsignal

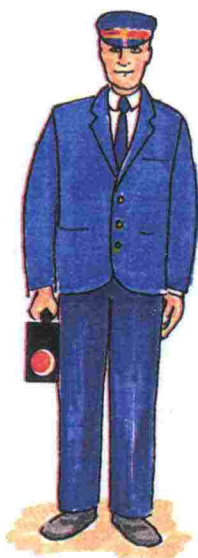
Signalgivarens armar förs flera gånger fram och åter i sidled.



Med röd signalflagga: Utvecklad och hållen stilla (=”stillahållen stoppsignal”).



Med röd signalflagga: Utvecklad och förd flera gånger fram och åter i sidled (=”rörlig stoppsignal”).

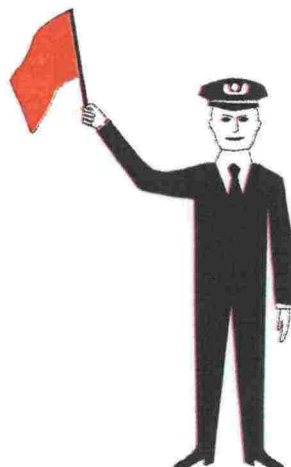
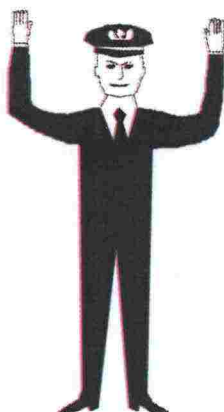
Nattsignal

Stillahållen lykta med rött sken
(= ”stillahållen stoppsignal”).

Anmärkning. Skenet kan vara vitt eller rött.

Lyktan förs flera gånger upp och ned
(= ”rörlig stoppsignal”).

Enligt JT ”Stopp”

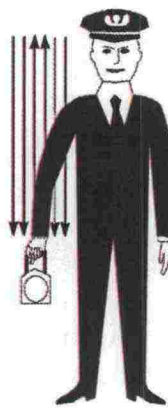
Dagsignal

Signalgivarens båda armar sträckta uppåt.

Röd signalflagga, utvecklad och hållen
stilla.

Nattsignal

Stillahållen lykta med rött sken.



Lyktan förs långsamt flera gånger upp och ned.(="rörlig stoppsignal")

Fordons framförande Haparanda–Torneå–Haparanda

Gränsöverskridande fordonsrörelser över landsgränsen sker enligt finsk JT "som växling", "samt som växling" och "småfordonsväxling" enligt svensk BVF 900.3 TRI.

Innan gränsöverskridande för svensk växlingsrörelse Haparanda – Torneå startar skall starttillstånd ha erhållits av tkl Haparanda och finsk växlingsrörelse av tkl Torneå. Om infartssignal till Torneå (H) visar "stopp", skall svensk förare kontakta tkl i Haparanda som förmedlar eventuella medgivanden från tkl Torneå.

Innan finsk gränsöverskridande växlingsrörelse Torneå – Haparanda startar skall starttillstånd erhållas av tkl Torneå och svensk växlingsrörelse av tkl Haparanda. Om huvudsignal (K) visar "stopp" skall svensk förare kontakta tkl i Haparanda, som förmedlar eventuella medgivanden från tkl Torneå. Starttillstånd för gränsöverskridande växling Torneå – Haparanda, får innehålla medgivande att passera huvudsignaltavlan Hp 6/1.

Särskilda föreskrifter för TKL-tjänsten

Tkl i Haparanda skall vara tvåspråkig (svenska och finska). Säkerhetssamtal mellan tkl i Haparanda och Torneå kan föras på svenska eller finska.

Innan starttillstånd ges till förare, skall området reserveras för gräns-överskridande växlingsrörelse genom att överenskommelse mellan tkl i Haparanda och Torneå görs som följer.

- Begäran om gränsöverskridande växlingsrörelse: Begäran om gränsöverskridande växlingsrörelse Haparanda - Torneå lämnas av tkl i Haparanda till tkl i Torneå. Begäran om gränsöverskridande växlingsrörelse Torneå - Haparanda lämnas av tkl i Torneå till tkl i Haparanda.

BILAGA 3 Trafikeringsinstruktion för passage av Torneå–Haparanda

- Beviljad gränsöverskridande växlingsrörelse: Beviljad gränsöverskridande växlingsrörelse Haparanda - Torneå lämnas av tkl i Haparanda till tkl i Torneå. Beviljad gränsöverskridande växlingsrörelse Torneå – Haparanda lämnas av tkl i Torneå till Tkl i Haparanda.
- Anmälan om avslutat gränsöverskridande växlingsrörelse: Anmälan om avslutat gränsöverskridande växlingsrörelse i Torneå, lämnas av tkl i Torneå till tkl i Haparanda. Anmälan om avslutat gränsöverskridande växlingsrörelse i Haparanda, lämnas av tkl i Haparanda till tkl i Torneå.

Inga övriga anordningar får finnas inom området som är upplåtet för gränsöverskridande växlingsrörelse. Undantag: Vid oregelmässigheter, t. ex. lokskada kan flera anordningar finnas inom området. Notering av gränsöverskridande växlingsrörelse görs i enlighet med respektive förvaltningars föreskrifter.

Största tillåten hastighet

På Haparanda och Torneå bangårdar gäller växlingsfart enligt BVF 900.3 TRI och JT. På Haparanda bangård 30 km/h och Torneå bangård 35 km/h.

Underhåll

Banverket svarar för underhåll av alla anläggningar på svensk sida av landsgränsen. BV utför dock maskinell snöröjning (sopning) av växlar och spår med svensk spårvidd i Torneå, när så tiden medger. Banförvaltningscentralen svarar för underhåll av alla anläggningar på finsk sida av landsgränsen. Banförvaltningscentralen utför dock maskinell snöröjning (sopning) av växlar och spår med finsk spårvidd i Haparanda, när så tiden medger.

Tele/Radioförbindelser

Det finns en direkt telefonförbindelse mellan tågklararen Haparanda och tågklararen i Torneå. Kommunikation med respektive tkl kan ske via drifradio, växlingsradio, telefon eller mobiltelefon.

Olyckshantering

På svenskt område gäller att:

- Olyckor och tillbud skall undersökas och utredas enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor och enligt förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor.
- I förordningen (1990:1165) om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg samt i BV-FS 1997:3 finns vissa regler om olyckshantering. Händer en olycka eller tillbud på svensk sida med finsk verksamhets-utövare inblandad, skall tkl Haparanda larma tkl Torneå och därefter agera enligt checklista.

BILAGA 3 Trafikeringsinstruktion för passage av Torneå–Haparanda

På finskt område gäller att:

- Händer en olycka eller tillbud på finsk sida med svensk verksamhets-utövare inblandad, skall tkl i Haparanda larmas, som vidarebefordrar larm till tkl Torneå och därefter agera enligt checklista.
- Berörd verksamhetsutövare utför en företagsintern undersökning av olycka eller tillbud enligt ovannämnda lag och förordning.
- I Finland utreds järnvägs olyckor och tillbud av en olycksutrednings-central, enligt gällande lagstiftning.

Aktuella Begrepp

Allmänna begrepp

TU	Trafikutövare = Liikennöitsijä, (myös VR Osakeyhtiö Ruotsin puolella)
Tkl	Tågklarerare = Junasuorittaja

Svenska begrepp

BV	Banverket
BVF	Banverkets föreskrift
TRI	Trafiksäkerhetsinstruktion
T	Tågtrafikledning

Finska begrepp

RHK	Banförvaltningscentralen/ Ratahallintokeskus
Jt	Tågsäkerhetsordning/Junaturvalisussäntö

LASTPROFIL

Med lastprofil (KU) avses det rum inom vilket lasten i en öppen vagn måste hållas då vagnen är i mittposition på ett rakt, jämt spår.

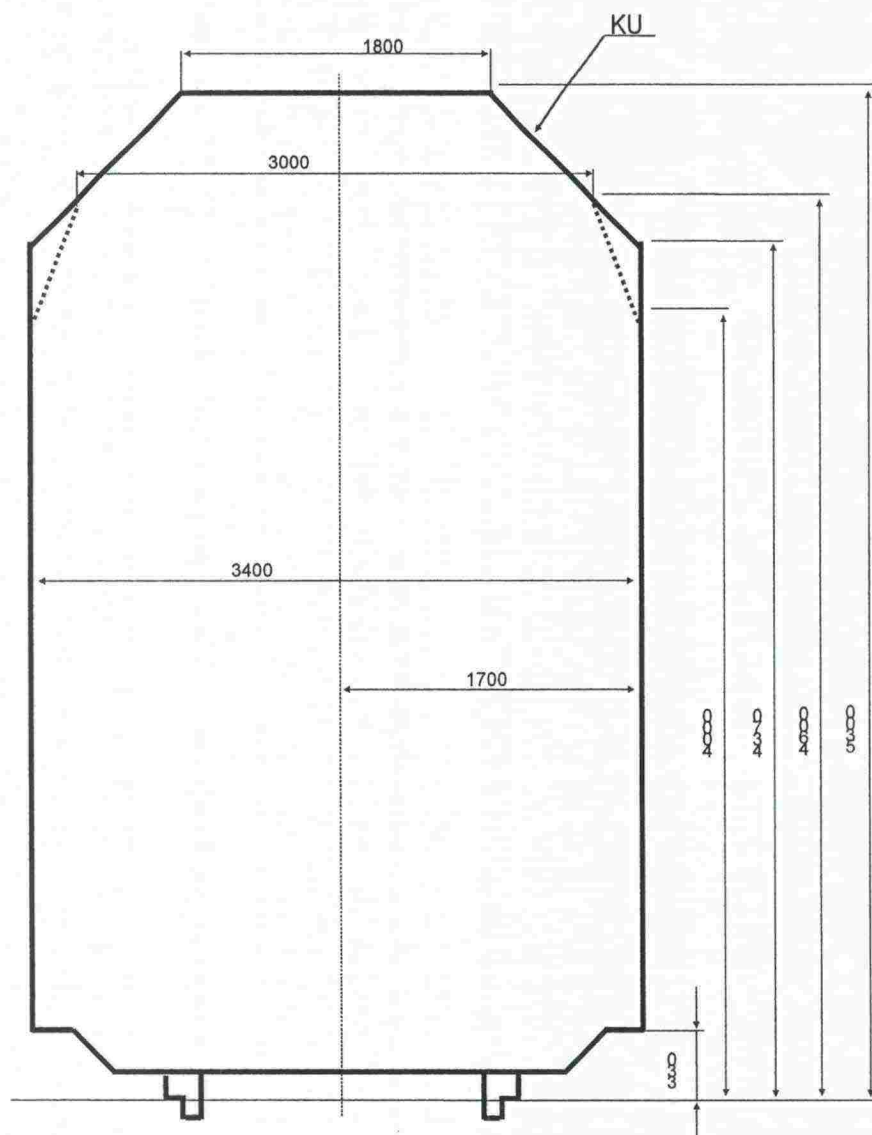


Bild 1. Lastprofilens huvudmått.

Användning av lastprofilen

Lastprofilen gäller över hela bannätet med undantag av fall som presenteras senare.

Lastprofilen kan tillämpas på vagnar som har ett axel- eller bogginavsavstånd på högst 17,5 m och vilkas lastareal utanför axel- eller bogginavsavståndet är högst 0,2 gånger vagnens axel- eller bogginavsavstånd. I övriga fall skall lastningen kontrolleras skilt.

Om lasten under transport kan förflytta sig över lastprofilen i sidled, skall lastens bredd minskas i motsvarande mån. Om lastens rörelse gör att lasten på sina ställen höjs över lastprofilen, skall lastens höjd minskas i motsvarande mån.

BILAGA 4 Lastprofil

I sådana fall då lasten når lägre än vagnens golv tillämpas bestämmelserna om fordonsprofil (LKU), eller så betraktas transporten som specialtransport.

Begränsningar som gäller lastprofilen

De broar som begränsar lastprofilen finns på banavsnittet Helsingfors (bangården för persontrafik)–Böle (bangården för persontrafik)–Ilmala (depå). Den lastprofil som gäller på broarna har märkts med en streckad linje (-----) i lastprofilskissen (bild 1).

På flera industrispår och andra spåranläggningar gäller begränsningar för lastprofilen som bör beaktas i samband med lokal trafikering.

Transporter större än lastprofilen

De lastbilar, deras släpvagnar och containers som överskrider lastprofilen kan transporteras på skilt anvisade bandelar på de villkor som ställs i transporttillståndet.

Andra transporter som är större än lastprofilen betraktas som specialtransporter.

NORMALSEKTIONEN FÖR FRIA RUM

Formen och måtten för normalsektionen för fria rum (ATU) på ett rakt spår, en linje och en bangård framgår av bild 1. Det rum där kontaktledningskonstruktionen skall inmonteras och strömbygeln skall gå igenom visas av den brutna linjen D-E-F-G-H-L. Utbredningarna av normalsektionen för fria rum i kurvor, begränsningarna och andra noggrannare instruktioner har presenterats i punkt 2 "Bangeometri" i publikationen "Bantekniska föreskrifter och anvisningar" (RAMO).

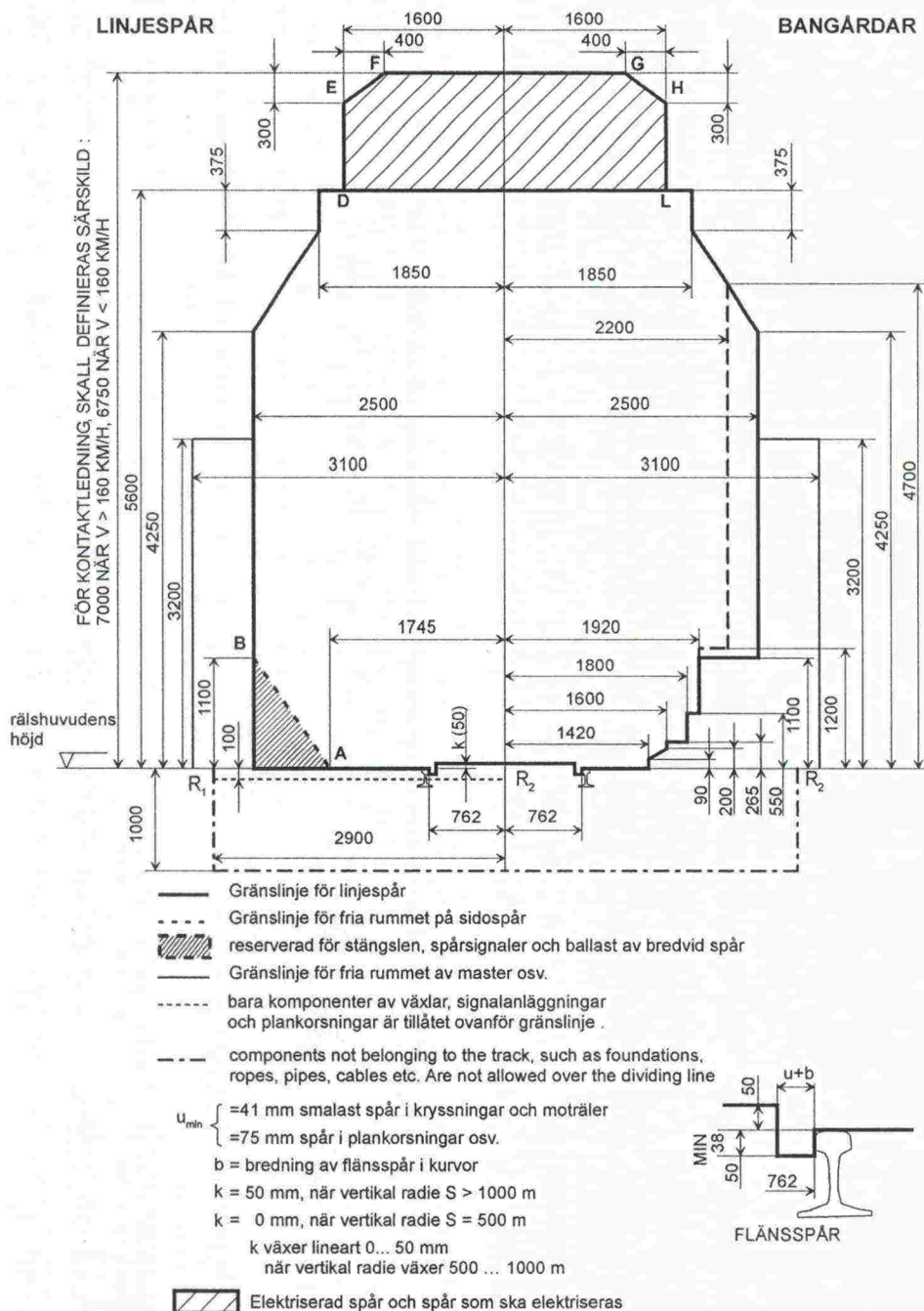


Bild 1. Huvundmått för normalsektionen för fria rum.

Den egentliga genomfartssektionen

Den ATU som beskrivs på föregående sida används som grundregel då nya konstruktioner och anordningar byggs och monteras i närheten av spår. ATU eller undantagen från den utgör den sk. verkliga disponibla normalsektionen för fria rum, dvs. genomfartssektionen. Uppgifterna om genomfartssektionen sammanfattas banavsnittsvis och de kontrolleras kontinuerligt av banhållaren.

BANORNAS BANKLASSER OCH DE TILLÅTNA HASTIGHETERNA FÖR OLIKA AXELTRYCK

Andra banor än de som omnämns i tabell 2 är bibanor. Bibanorna och sidospåren hör till banklasserna enligt tabell 3.

Indelning av banor i banklasser

Banorna indelas i banklasser beroende på överbyggnaden enligt följande:

Tabell 1. Indelandet av banor i banklasser

Banklass	Överbyggnad		
	Rälsar	Sliprar	Rälsar
A	K30, K33	trä	ballastgrus eller motsvarande
B ₁	K43, 54 E1, K60, 60 E1	trä	ballastgrus eller motsvarande
B ₂	K43, K60	trä, betong	makadamballast
C ₁	54 E1	trä, betong sådana som gjorts före 1987	makadamballast
C ₂	54 E1	betong sådana som gjorts 1987 och efteråt	makadamballast
D	60 E1	betong	makadamballast

Banklassens gräns går vid mittpunkten av trafikplatsens stationsbyggnad om inget annat angivits med kilometermärken.

Banavsnittens banklasser redovisas även i bild 1.

Underhållarens ansvar

Underhållaren har, beroende på skicket av banans överbyggnad rätt att utfärda bestämmelser som begränsar det högsta tillåtna axeltrycket och hastigheten.

BILAGA 6 Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

Tabell 2. Huvudbanornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

Banavsnitt	Ban- klass	Persontåg		Godståg			
		Loktåg	Motorvagn ståg	16t	20t	22,5t	25t
Helsinki – Tampere							
Helsinki – Pasila	C ₁	80	80	80	80	80	—
Pasila – Tampere	D	200	200	120	120	100	—
Toijala – Valkeakoski	C ₁	50	50	50	50	50	—
Kerava – Sköldvik							
Kerava – omkörningsspår växel	C ₂	30	30	30	30	30	—
Kytömaa växel – Sköldvik	D	80	80	80	80	80	—
Helsinki – Turku hamn							
Helsinki – Leppävaara	D	120	120	120	120	100	—
Leppävaara – Kirkkonummi	C ₂	120	120	120	120	100	—
Kirkkonummi – Karjaa	C ₁	160	180	120	120	100	—
Karjaa – Pohjankuru	D	160	200	120	120	100	—
Pohjankuru – km 103,6	C ₁	160	180	120	120	100	—
km 103,6 – km 158,0	C ₂	160	200	120	120	100	—
km 158,0 – Turku	C ₁	160	180	120	120	100	—
Turku – Turku hamn	C ₁	40	40	40	40	40	—
Huopalahti – Vantaankoski	C ₁	120	120	120	120	100	—
Turku – Uusikaupunki/Naantali							
Turku – Raisio (km 207,4)	C ₁	60	60	60	60	60	—
Raisio (km 207,4) – Uusikaupunki (km 265,1)	B ₁	60	60	60	60	50	—
Uusikaupunki (km 265,1) – km 266,4	C ₁	30	30	30	30	30	—
Raisio – Naantali	B ₁	60	60	60	60	50	—
Hyvinkää – Hanko							
Hyvinkää – km 133,1	C ₁	80	80	80	80	80	—
km 133,1 – Kirkniemi	D	80	80	80	80	80	—
Kirkniemi – km 152,2	D	80	80	80	80	80	80
km 152,2 – Karjaa	C ₁	80	80	80	80	80	60
Karjaa – km 205,7	D	120	120	120	120	100	100
km 205,7 – Hanko	C ₁	60	60	60	60	60	60
Toijala – Turku							
Toijala – km 203,6	C ₂	140	140	120	120	100	—
km 203,6 – km 256,7	C ₁	140	140	120	120	100	—
km 256,7 – Turku	C ₁	120	120	120	120	100	—
Lielähti – Mäntyluoto/Rauma							
Lielähti – Kokemäki	C ₁	140	140	120	120	100	—
Kokemäki – Harjavalta	D	140	140	120	120	100	—
Harjavalta – Pori	D	140	140	120	120	100	100
Pori – Mäntyluoto	C ₁	70	70	70	70	70	50
Kokemäki – Rauma	D	100	100	100	100	100	—
Tampere – Seinäjoki							
Tampere – Lielähti	D	120	120	120	120	100	—
Lielähti – Seinäjoki	D	160	160	120	120	100	—
Parkano – Niinisalo	A	50	50	50	40	—	—
Parkano – Kihniö	A	50	50	50	40	—	—
Tampere – Pieksämäki							
Tampere – Orivesi	C ₂	140	140	120	120	100	—
Orivesi – Jämsänkoski	D	120	120	120	120	100	—
Jämsänkoski – Jyväskylä	C ₁	160	160	120	120	100	—
Jyväskylä – Pieksämäki	C ₁	120	120	120	120	100	—
Orivesi – Seinäjoki							
Orivesi – Haapamäki	B ₁	100	100	100	70	50	—
Haapamäki – km 301,4	B ₁	100	100	100	60	50	—
km 301,4 – Pihlajavesi	B ₂	100	100	100	90	80	—
Pihlajavesi – Seinäjoki	B ₁	100	100	100	60	50	—
Seinäjoki – Kaskinen	B ₁ ¹⁾	80	80	80	60	50	—

BILAGA 6 Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

Banavsnitt	Ban- klass	Persontåg		Godståg			
		Loktåg	Motorvagn ståg	16t	20t	22,5t	25t
Seinäjäki – Vaasa	C ₂	120	120	120	120	100	—
Seinäjäki – Tornio-gräns							
Seinäjäki – Eskola	C ₁	140	140	120	120	100	—
Eskola – Oulainen	C ₂	140	140	120	120	100	—
Oulainen – Oulu	D	140	140	120	120	100	—
Oulu – Kemi	C ₂	140	140	120	120	100	—
Kemi – Tornio	C ₂	120	120	120	120	100	—
Tornio – Tornio-rajä	C ₁	40	40	40	40	40	—
Pännäinen – Pietarsaari	B ₁	60	60	60	60	50	—
Tuomioja – Raahë	C ₂	80	80	80	80	80	—
Tornio – Röyttä	B ₁	50	50	50	50	50	—
Tornio – Kolari							
Tornio – km 1011,6	B ₂	100	100	100	90	80	—
km 1011,6 – Kolari	C ₁	100	100	100	100	100	—
Laurila – Kellosekkä							
Laurila – Koivu	D	140	140	120	120	100	—
Koivu – Rovaniemi	D	120	120	120	120	100	—
Rovaniemi – Misi	C ₂	100	100	100	60	50	—
Misi – Kemijärvi	B ₁	100	100	100	60	50	—
Kemijärvi – Isokylä	B ₁	50	50	50	50	50	—
Isokylä – Kellosekkä	A	50	50	50	40	—	—
Riihimäki – Kouvola	D	140	140	120	120	100	—
Lahti – Heinola	B ₁	60	60	60	60	50	—
Lahti – Loviisan satama	B ₁	60	60	60	60	50	—
Kouvola – Kontiomäki							
Kouvola – Pieksämäki	D	140	140	120	120	100	—
Pieksämäki – Iisalmi	C ₂	140	140	120	120	100	—
Iisalmi – Murtomäki	C ₂	120	120	120	120	100	—
Murtomäki – Kontiomäki	C ₁	120	120	120	120	100	—
Kouvola – Kuusankoski	C ₁	50	50	50	50	50	—
Murtomäki – Otanmäki	A	50	50	50	40	—	—
Iisalmi – Ylivieska							
Iisalmi – km 555,8	C ₁	120	120	120	120	100	—
km 555,8 – km 613,1	D	120	120	120	120	100	—
km 613,1 – Ylivieska	C ₂	120	120	120	120	100	—
Kontiomäki – Vartius							
Kontiomäki – Vartius	C ₁	80	80	80	80	80	—
Kontiomäki – Taivalkoski	A	70	70	50	40	—	—
Pesioykylä – Ämmänsaari	A	50	50	50	40	—	—
Siilinjärvi – Viinijärvi	C ₂	100	100	100	100	100	—
Haapamäki – Jyväskylä							
Haapamäki – Jyväskylä	B ₁	100	100	100	70	50	—
Jyväskylä – Haapajärvi							
Jyväskylä – Äänekoski	C ₁	100	100	100	100	100	—
Äänekoski – Haapajärvi	A	60	60	50	40	—	—
Kouvola – Kotka/Hamina							
Kouvola – Juurikorpi västlig spär	D	120	120	120	120	100	—
Kouvola – Inkeroinen östlig spär	C ₁	120	120	120	120	100	—
Inkeroinen – Juurikorpi östlig spär	D	120	120	120	120	100	—
Juurikorpi – Kotka	D	120	120	120	120	100	—
Juurikorpi – Hamina	C ₁	100	100	100	100	100	—

Kouvola – Imatra / Vainikkala

BILAGA 6 Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

Banavsnitt	Ban- klass	Persontåg		Godståg			
		Loktåg	Motorvagn ståg	16t	20t	22,5t	25t
Kouvola – Luumäki sydlig spår	D	140	140	120	120	100	—
Kouvola – Kaipainen nordlig spår	D	140	140	120	120	100	—
Kaipainen – Luumäki nordlig spår	C ₁	140	140	120	120	100	—
Luumäki – Imatra	D	140	140	120	120	100	—
Luumäki – Vainikkala	D	120	120	120	120	100	—
Joensuu – Ilomantsi	A	50	50	50	40	—	—
Pieksämäki – Joensuu							
Pieksämäki – Varkaus	C ₁	120	120	120	120	100	—
Varkaus – Joensuu	C ₂	120	120	120	120	100	—
Parikkala – Huutokoski							
Parikkala – Savonlinna	B ₂ ¹⁾	110	110	110	90	80	—
Savonlinna – Huutokoski	A	50	50	50	40	—	—
Imatra – Joensuu							
Imatra – km 395,5	D	140	140	120	120	100	—
km 395,5 – Säkäniemi	C ₂	140	140	120	120	100	—
Säkäniemi – Tikkala	D	140	140	120	120	100	—
Tikkala – Hammaslahti	C ₁	140	140	120	120	100	—
Hammaslahti – Joensuu	D	140	140	120	120	100	—
Imatra – Imatrankoski gräns	D	60	60	60	60	60	—
Säkäniemi – Niirala gräns	D	100	100	100	100	100	—
Joensuu – Kontiomäki							
Joensuu – Uimaharju	C ₂	120	120	120	120	100	—
Uimaharju – Lieksa	B ₂	100	100	100	90	80	—
Lieksa – Porokylä	B ₂	110	110	110	90	80	—
Porokylä – Vuokatti	A	70	70	50	40	—	—
Vuokatti – Kontiomäki	B ₁	100	100	100	60	50	—
Vuokatti – Lahnaslampi	B ₂	50	50	50	50	50	—
Oulu – Kontiomäki	C ₁	120	120	120	120	100	—

1) Begränsningar som beror på broar

BILAGA 6 Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

Bibanor och -spår

Den högsta tillåtna hastigheten på bibanor och -spår är 35 km/h om inget annat skilt bestämts.

Den högsta tillåtna hastigheten för sidospår som hör till banklass A är 20 km/h.

De högsta tillåtna hastigheterna för olika axeltryck på följande bibanor framgår av tabell 3.

Tabell 3. De tillåtna hastigheterna på sidospår för olika axeltryck.

Banavsnitt	Ban- klass	Persontåg	Godståg			
			16t	20t	22,5t	25t
Naantali – Naantali hamn	B ₁	30	30	30	30	—
Mäntyluoto – Tahkoluoto	B ₂	50	50	50	50	—
Vilppula – Mänttä	B ₁	50	50	50	50	—
Lautiosaari – Eljärvi	B ₂	50	50	50	50	—
Lappeenranta – Mustola hamn	C ₁	50	50	50	50	—
Mynttilä – Ristiina	A	50	50	35	20	—
Kiukainen – Säskylä	A	30	30	20	—	—
Jämsä – Kaipola	B ₁	50	50	50	50	—
Kotka – Mussalo	C ₁	50	50	50	50	—
Kirkniemi fabrikkspår	B ₁	30	30	30	30	30
Helsinki – Länsisatama	B ₁	35	35	35	35	—
Olli – Porvoo	A	50	35	—	—	—
Lohja – Lohjanjärvi	B ₁	35	35	35	35	—
Pasila – Sörnäinen	B ₁	35	35	35	35	—
Uusikaupunki (km 266,4) – Hangonsaari	B ₁	30	30	30	30	—
Pori – Ruosniemi	A	20	20	20	20	—
Lahti – Salpausselkä	A	20	20	20	20	—
Joutjärvi – Mukkula	B ₁	35	35	35	35	—
Kotka – Kotka hamn	B ₁	30	30	30	30	—
Otava – Otava hamn	B ₁	35	35	35	35	—
Varkaus – Kommila	B ₂	50	50	50	50	—
Lieksa – Pankakoski	A	30	30	30	20	—
Suonenjoki – Iisvesi	B ₁	35	35	35	35	—
Vaasa – Vaskiluoto	A	30	30	30	20	—
Pyhäkumpu erk.vh – Pyhäkumpu	B ₁	35	35	35	35	—
Pietarsaari – Alholma	B ₁	35	35	35	35	—
Kokkola – Ykspihlaja	C ₁	35	35	35	35	—
Raahe – Rautaruukki	C ₂	35	35	35	35	—
Tuira – Toppila	A	35	35	35	20	—
Kemi – Ajos	B ₁	50	50	50	50	—
Turku – Viheriäinen	B ₁	35	35	35	35	—

Övertunga transporter

- 1) En vagn vars axeltryck överskrider det största axeltrycket som angivits i samband med de olika banklasserna är övertung för ifrågavarande banklass.
- 2) Den last som anges i lasttabellen får inte överskridas avsiktligt. Då överlasten har konstaterats skall tågets hastighet sänkas enligt tabellerna 3 och 4 och punkt 3. Om lasten väger över 5 % mera än den tillåtna lasten (över 2 % med axeltryck 25 t), skall överlasten avlastas vid första möjliga station.

BILAGA 6 Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

- 3) Då det största tillåtna axeltrycket för vagnen är 22,5 ton får överlastade vagnar transporteras högst med följande hastigheter:

Banklass	Axeltryck, max. [t]	Hastighet [km/h]
A	—	—
B ₁	23,5	35
B ₂	23,5	50
C ₁ , C ₂ , D	23,5	80

Transporterna skall dessutom ske i enlighet med de bestämmelser som gäller specialtransporter. Vagnarnas skick skall kontrolleras före transporten speciellt för hjulsatsernas del.

- 4) På somliga banor av klass A är det tillåtet att transportera övertunga vagnar i regelbunden trafik. De axeltryck som meddelas här får inte överskridas utan överlasten skall avlastas vid den station där den konstateras. Den högsta tillåtna hastigheten på spåret är 40 km/h och 20 km/h i K30-växlar. Banavsnitten och deras högsta tillåtna hastigheter är följande:

Banavsnitt	Största tillåtna axeltryck [t]
Parkano – Niinisalo	20
Parkano – Kihniö	20
Isokylä – Kellosekä	20
Äänekoski – Haapajärvi	20
Murtomäki – Otanmäki	20
Kontiomäki – Ämmänsaari	20
Savonlinna – Huutokoski	20
Joensuu – Ilomantsi	20
Porokylä – Vuokatti	20

- 5) På *bibanor* av klass A får övertunga vagnar transporteras enligt följande:

- axeltryck max. 20 t, hastighet 35 km/h
- axeltryck över 20 t, max. 22,5 t, hastighet 20 km/h

Trafikering med vagnar med ett axeltryck på över 22,5 t är förbjuden på *bibanor* av klass A.

- 6) På *sidospår* som hör till klass A får övertunga vagnar transporteras enligt följande:

- axeltryck max. 22,5 t, hastighet 20 km/h

Trafikering med vagnar med ett axeltryck på över 22,5 t är förbjuden på *sidospår* av klass A.

BILAGA 6 Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

- 7) På *huvudbanor* av klass A är det tillåtet att *tillfälligt* transportera övertunga vagnar enligt följande:

- axeltryck max. 22,5 t, hastighet 20 km/h

Övertunga vagnar får transporteras tillfälligt vid behov. Tillfälliga övertunga transporter skall anmälas till banunderhållaren så att skicket av banans överbyggnad kan kontrolleras.

- 8) Vagnar med ett axeltryck på 24,5 t som tillverkats enligt rysk standard får transporteras på skilt bestämda banavsnitt som specialtransporter på de villkor som ställs i transporttillståndet. Trafikering på sidobanor och sidospår av typ A är förbjuden med vagnar i fråga.
- 9) Trafikbegränsningar på broar: jfr. bilaga 10 i nätbeskrivningen.
- 10) Andra övertunga transporter än de som nämnts i punkterna (3), (4) och (5) och som inte har beviljats ett bestående transporttillstånd behandlas som specialtransporter.

Den högsta tillåtna hastigheten i växlar och spårkorsningar

Tabell 4. Den högsta tillåtna hastigheten i växlar och spårkorsningar.

	Banklass					
	A	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	D
Rakt spår						
Enkla växlar, 60 E 1 korta	70	100	110	180	200	200
Enkla växlar, 60 E 1 långa	—	100	110	180	200	220
Enkla växlar, 54 E 1 långa	70	100	110	140	140	140
Enkla växlar, övriga	70	100	110	160	160	160
Dubbelväxlar	70	100	110	120	120	120
Korsningsväxlar	35	90	90	90	90	90
Spårkorsningar	35 ¹⁾	90 ¹⁾	90 ¹⁾	90 ¹⁾	90 ¹⁾	90 ¹⁾
Avvikande spår						
Korta växlar R = 165 m	20 ¹⁾	20 ¹⁾	20 ¹⁾	20 ¹⁾	20 ¹⁾	20 ¹⁾
Korta växlar	35	35	35	35	35	35
Korta växlar, axeltryck 25 ton	—	10	20	20	20	35
Långa växlar						
R = 530 m	70	70	70	—	—	—
R = 900 m	—	80	80	80	80	80
R = 1600 m	—	—	—	110	110	110
R = 2500 m	—	—	—	140	140	140
R = 3000 m	—	—	—	—	—	160
Växel utan säkerhetsskydd						
Rakt spår	50	50	50	50	50	50
Avvikande spår	35	35	35	35	35	35
Uppkörbar växel						
	30	30	30	30	30	30
1) Har märkts med hastighetsmärken						

BILAGA 6 Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

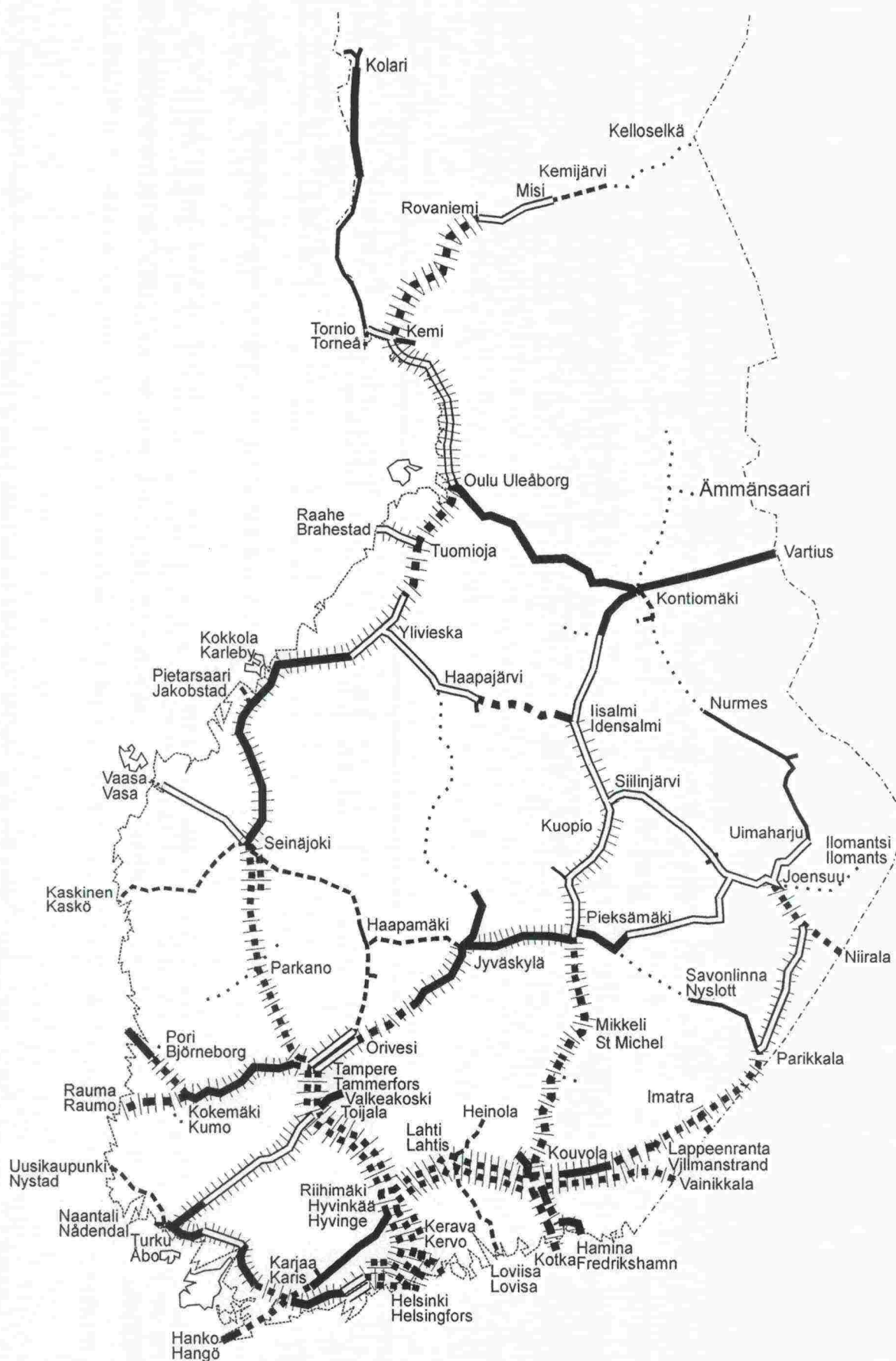


Bild 1. Banornas banklasser och elektrifiering (märkningar på nästa sida).

BILAGA 6 Banornas banklasser och de tillåtna hastigheterna för olika axeltryck

Banklass	Överbyggnad				
	Icke elektrifierad	Elektrifierad	Rälsar	Slipar	Konstruktionslager
A	· · ·		K30, K33	Trä	Ballastgrus eller motsvarande
B ₁	· · · · ·	· · · · ·	K43, 54 E 1, K60, 60 E1	Trä	Ballastgrus eller motsvarande
B ₂	—	—	K43, K60	Trä, betong	Makadamballast
C ₁	—	—	54 E1	Trä, betong sådana som gjorts före 1987	Makadamballast
C ₂	==	==	54 E1	Betong sådana som gjorts 1987 och efteråt	Makadamballast
D	· · · ·	· · · ·	60 E1	Betong	Makadamballast

Banklassgränsen är i mitten av trafikplatsens stationsbyggnad om inget annat punkt har anmälts med kilometermärkning.

SÄKERHETSSYSTEMEN

De säkerhetssystem som används på banavsnitten framgår av bilderna i denna bilaga. De banavsnitt som inte har några av de säkerhetssystem som omnämns i samband med bilderna styrs manuellt av tågklarerarna.

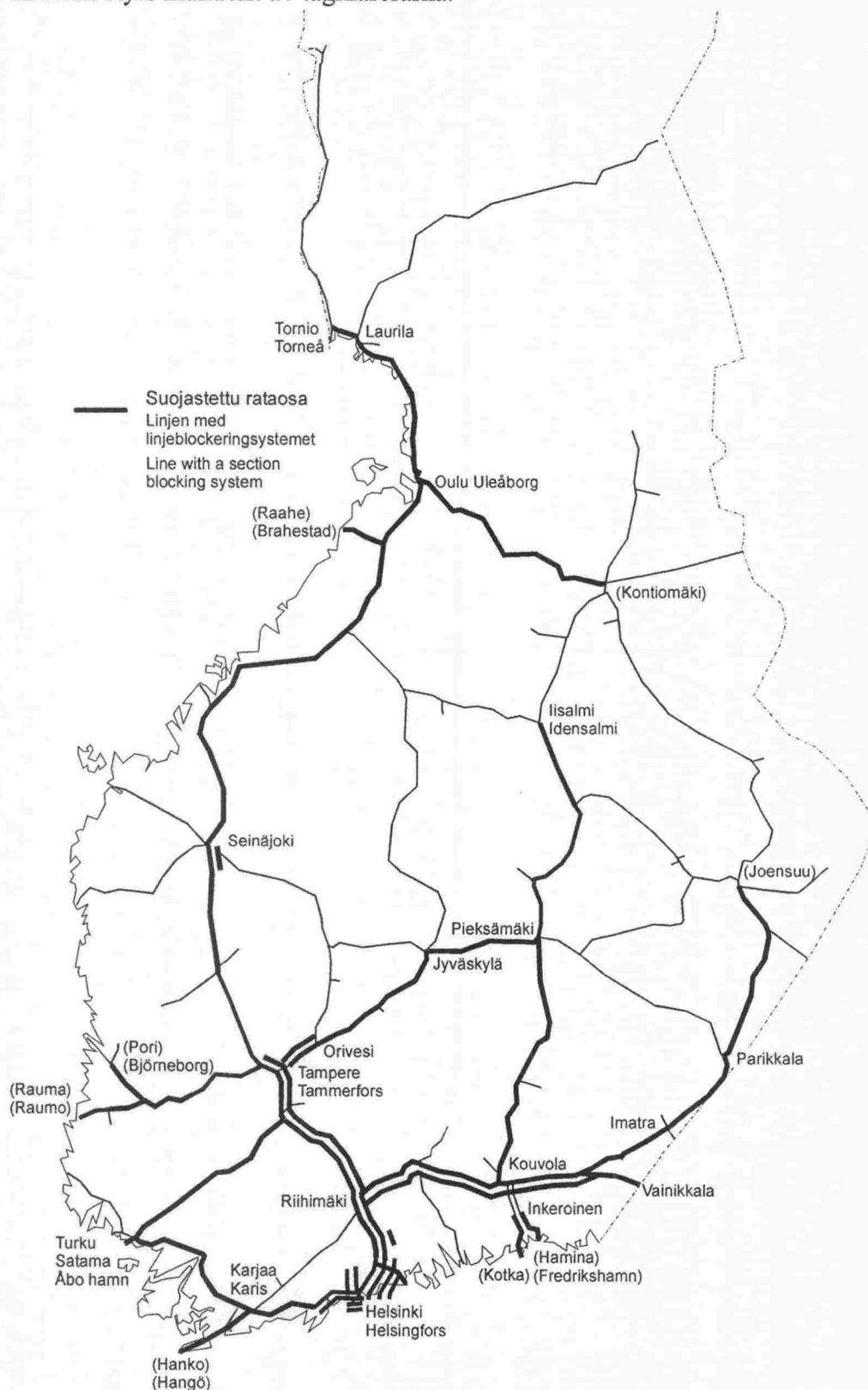


Bild 1. Linjeblockerade banavsnitt.

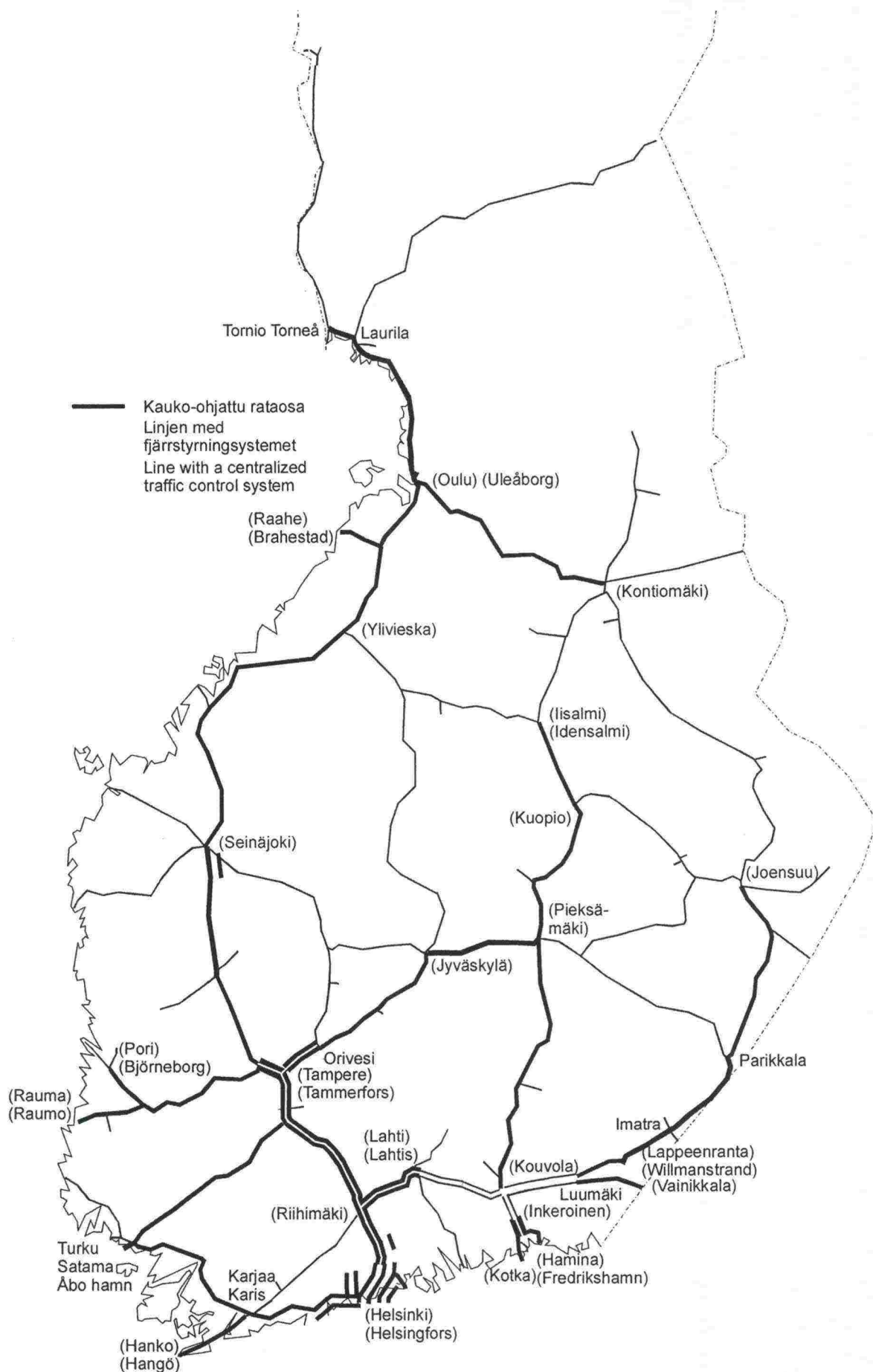


Bild 2. Banavsnitten med fjärrstyrningssystem.

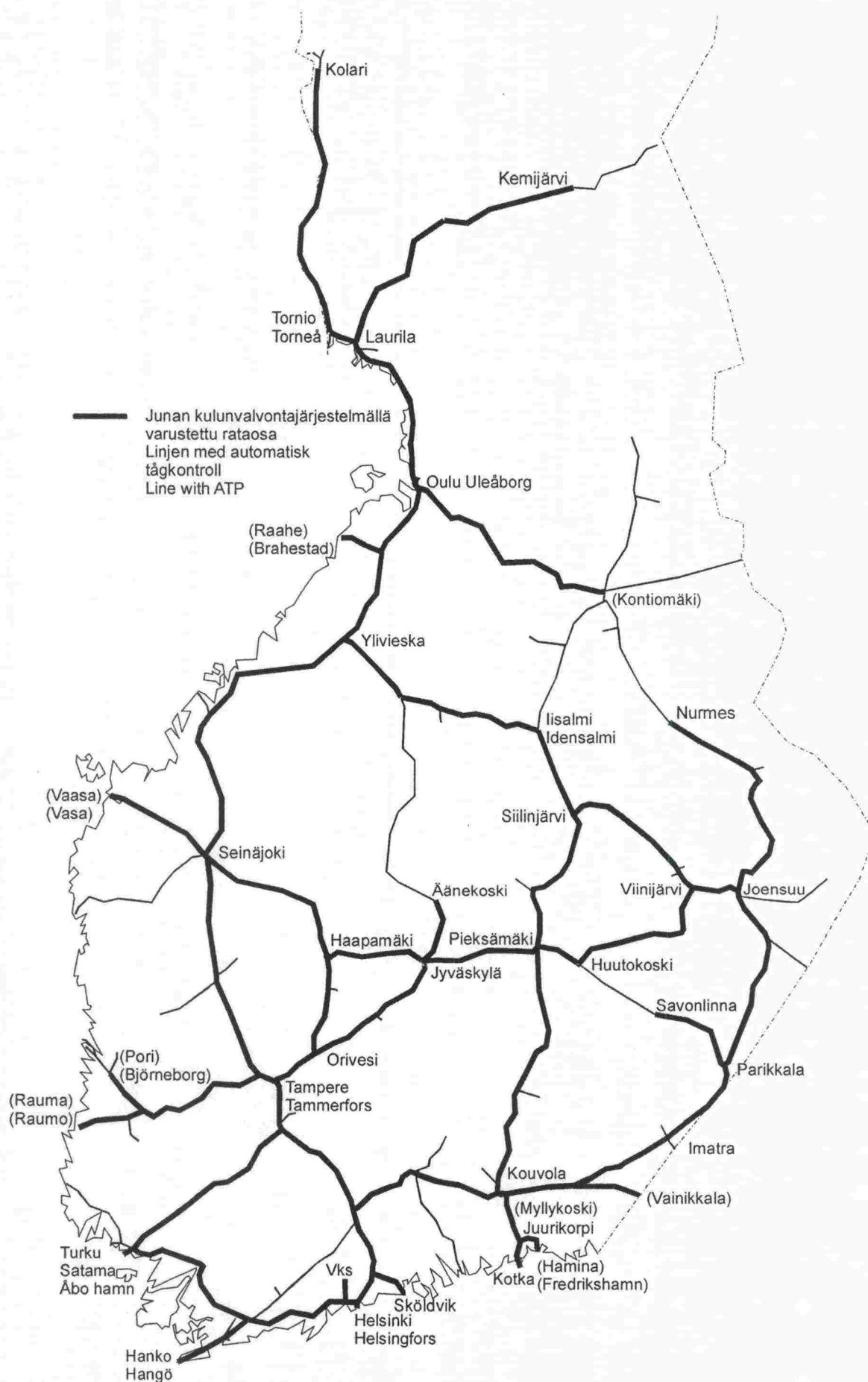


Bild 3. Banavsnitten med automatisk tågkontroll.

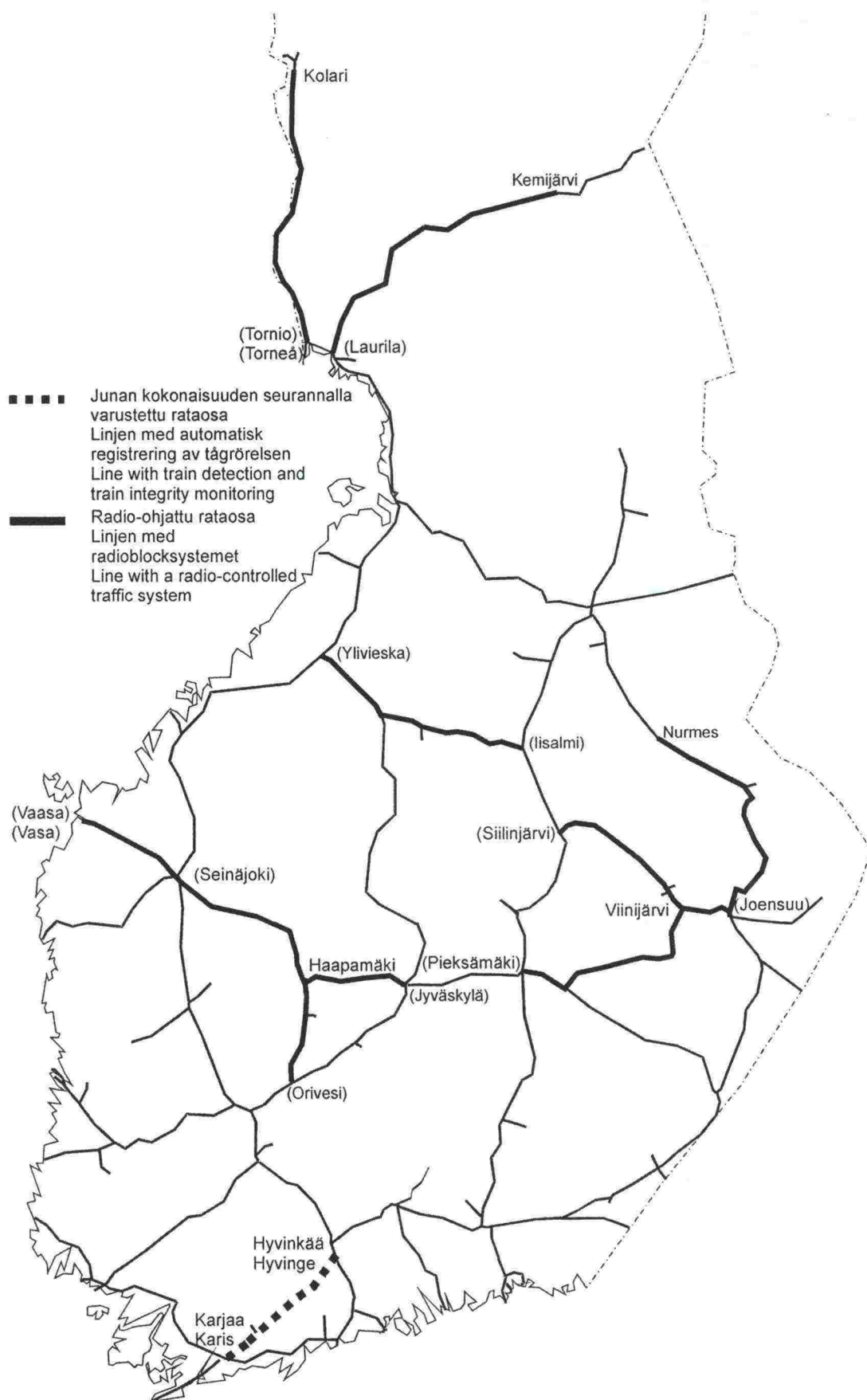


Bild 4. Banavsnitten med radiostyrning eller automatisk registrering av tågrörelse.

HASTIGHETSBEGRÄNSNINGAR SOM BEROR PÅ VIBRATIONER*Tabell 1. Hastighetsbegränsningar som beror på vibrationer.*

Mål	Kilometerintervall	Ikraftträdande	Hastighetsbegränsning
Liminka	726+900 - 729+200	1998	≥ tåg på 3000 ton 50 km/h
Koria	182+900 - 186+400	2001	≥ tåg på 3000 ton 30 km/h
Kempele	740+600 - 741+700	07.01.2002	≥ tåg på 3000 ton 50 km/h
Hollola	116+200 - 118+500	2001	≥ tåg på 3000 ton 40 km/h
Lahtis	125+000 - 125+400	07.01.2002	≥ tåg på 3000 ton 40 km/h
Jokela	47+950 - 49+950	1999	≥ tåg på 3000 ton 40 km/h
Nickby	38+850 - 40+160	1997	alla tåg 40 km/h
Myllykoski	201+500 - 203+100	2000	≥ tåg på 3000 ton 40 km/h
Kurikka	450+500 - 452+000	1999	alla tåg 40 km/h
Muhos	786+000 - 790+000	05.11.2002	≥ tåg på 3000 ton 60 km/h
Uleåborg (Ul-Kon)	762+800 -763+800	16.1.2004	≥ tåg på 3000 ton 45 km/h
Loimaa	208+000 – 210+600	1.1.2005 *)	≥ tåg på 3000 ton 40 km/h

*)Utredningen är på hälft, men det är sannolikt att hastighetsbegränsningar kommer att uppställas på basis av utförda mätningar.

BILAGA 9 Tågens högsta tillåtna hastighet i tunnlar

TÅGENS HÖGSTA TILLÅTNA HASTIGHET I TUNNLAR

Tabell 1. Tågens högsta tillåtna hastigheter i tunnlar.

Tunnel	Högsta hastigheten [km/h]		
	1-vånings	2-vånings	Sm3
<i>Hfors–Karis</i>			
Esbo			
Lillgård	160	120	180
Riddarbacken	160	120	180
<i>Karis–Salo</i>			
Bäljens	160	140	200
Köpskog	160	140	200
Åminne	160	140	200
Högbacka	160	140	200
Kaivosmäki	160	140	200
Haukkamäki	160	140	200
Harmaamäki	160	140	200
Lemunmäki	160	160	180
Märjännmäki	160	160	180
Lavianmäki	160	160	180
Tottola	160	120	180
<i>Salo–Åbo</i>			
Halikko	160	140	200
Pepallonmäki	160	140	200

BEGRÄNSNINGAR SOM BEROR PÅ BROAR

På de broar som omnämns nedan råder följande begränsningar för rullande materiel i fråga om axeltryck, hastighet eller både och. Broarnas hastighetsbegränsningar framgår av Jtt och hastighetsmärken.

Viktbegränsade broar

- 1) Kyrönsalmi bro på banavsnittet Parikkala–Nyslott:
 - Axeltryckbegränsning 22,5 ton
 - Största tillåtna hastighet på bron 20 km/h
- 2) Sandvikens svängbro, hamnstranden i Helsingfors:
 - Axeltryckbegränsning 20 ton och dessutom trafikeringsförbud med lok av typ Dr 16 och Dr 14 med tilläggsikt
 - Största tillåtna hastighet på bron 20 km/h
- 3) Broarna vid Seinäjoki å, Kyrö älv, Nenätönjoki å, Kainastönjoki å, Tjock å, Närpes å och Kaskö sund på banavsnittet Seinäjoki–Kaskö:
 - Axeltryckbegränsning 22,5 ton
 - Största tillåtna hastighet på bron 60 km/h, om lägre hastighet inte annars påbjuds

Bestämmelserna om viktbegränsade broar gäller inte vagnar med 6- eller 8-axlade vagnar av rysk standard, som får transporteras på de broar som omnämns i dessa punkter endast som specialtransporter på de villkor som anges i transporttillståndet.

Öppningsbara broar

På de öppningsbara broarna är den högsta tillåtna hastigheten 40 km/h, om den av andra orsaker inte har begränsats mera. Om den öppningsbara bron är låst och rälskarvarna har utrustats med rälskarvjärn eller annan motsvarande låsning eller övervakning, är den högsta tillåtna hastigheten 60 km/h, om det inte annars har begränsats till en lägre nivå.

BILAGA 10 Begränsningar som beror på broar*Tabell 1. Begränsningar som beror på öppningsbara broar.*

Bro	Banavsnitt	Tillåten hastighet [km/h]
Sandvikens bro	Helsingfors hamn	20 ¹
Pojo bro	Ekenäs–Hangö	50
Kyrönsalmi bro	Nyslott–Parikkala	20 ¹
Pirttiniemi bro	Varkaus–Viinijärvi	40 ²
Bron vid Taipale kanal	Varkaus–Viinijärvi	40 ²
Bron vid Pielisjoki å	Joensuu–Lieksa/Viinijärvi	50
Päivärinta bro	Kuopio–Idensalmi	60
Uimasalmi bro	Joensuu–Lieksa	60
Tahkoluoto bro	Björneborg–Tahkoluoto	60

Broar som begränsar lastprofilen

Broar som begränsar den lastprofil (KU) som presenteras i bilaga 3 finns på banavsnittet Helsingfors (bangården för passagerartrafik)–Böle (bangården för passagerartrafik)–Ilmala (depå). Den lastprofil som gäller på broarna har märkts med en streckad linje (-----) i ritningen om lastprofilen (bilaga 3).

¹ Jfr. punkten Viktbegränsade broar.

² Bron och rälskarven kan låsas, varvid den tillåtna hastigheten är 60 km/t.

BANARBETEN SOM PÅVERKAR TRAFIKEN 2006**Helsingfors–Åbo**

Omställningar i trafiken på grund av stationsarrangemang på banavsnittet Esbo–Kyrkslätt. Grunden och tunnlar på bansträckan Kyrkslätt– Åbo, eventuellt totalavbrott.

Helsingfors–Riihimäki

Hamnspåret till Nordsjö, Kervo–Savio
Vandaforsen, överbyggnad
Ilmala bangård

Riihimäki–Tammerfors

-

Tammerfors–Seinäjoki

Grundförstärkning till följd av hastighetsökning

Seinäjoki–Vasa

-

Tammerfors–Björneborg/Raumo

-

Tammerfors–Pieksämäki

Eventuella efterarbeten på sträckan Orivesi–Jämsänkoski

Orivesi–Haapamäki

-

Jyväskylä–Haapamäki

-

Haapamäki–Seinäjoki

-

Åbo–Toijala

Förnyande av överbyggnad

Riihimäki–Kouvola

Trafikarrangemang till följd av de planskilda korsningarna.
Arrangemang som orsakas av ombyggnaden av Lahtis bangård.
Hakosilta–Lahtis, förbättring av servicenivån.

Kouvola–Pieksämäki

Arbeten till följd av hastighetsökningen.

Pieksämäki–Kuopio

Förstärkning av tunnlar och bergssektioner samt eventuella arbeten i anslutning till hastighetshöjning.

Kuopio–Idensalmi

-

Kouvola–Luumäki

-

Luumäki–Villmanstrand

-

Villmanstrand–Imatra

Skede II i Imatra

Imatra–Parikkala**Parikkala–Nurmes**

Banuträtning vid Tikkala
Övriga arbeten på bansträckan Parikkala–Joensuu
Uimaharju–Lieksa, förnyande av överbyggnad

Parikkala–Nyslott

-

Joensuu–Pieksämäki/ Siilinjärvi

-

Viinijärvi–Siilinjärvi

-

Kouvola–Kotka

-

Seinäjoki–Uleåborg

-

Uleåborg–Torneå/Rovaniemi

-

Laurila–Kolari

Förnyande av överbyggnad.

Uleåborg–Kontiomäki–Idensalmi/Vartius

Bangårdsarrangemang som föregår elektrifieringsarbetet (Kontiomäki).

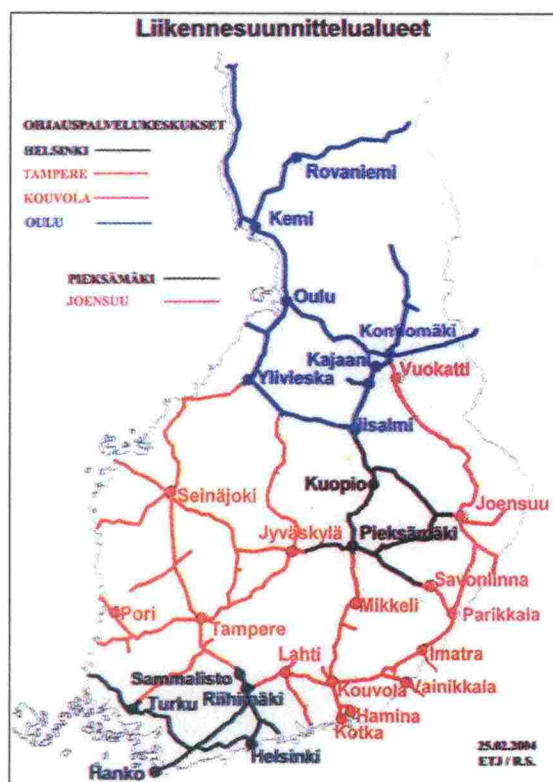
Trafikarrangemang som beror på elektrifieringsarbetet.

Idensalmi–Ylivieska

-

Karta över trafikplaneringsområden

Vid samordningen av banarbeten och trafik följer man områdesfördelningen inom trafikplaneringen i enlighet med kartan intill.



PASSAGERARINFORMATION PÅ TRAFIKPLATSERNA PÅ STATENS BANNÄT

Tabell 1. Passagerarinformation på trafikplatserna.

Banavsnitt	Information
Helsingfors–Åbo, Helsingfors–Hyvinge	HELMI-systemet vid de livligast trafikerade stationerna. Systemet är ett automatiskt, tidtabellsbaserat elektroniskt informationssystem som meddelar om förseningar. En del av stationerna på området har endast ett fjärrkontrollerat utropssystem.
Vandaforsens bana	Fjärrkontrollerat utropssystem mellan Norra Haga och Vandaforsen.
Riihimäki–Tammerfors	Stationerna har ett tidtabellsbaserat elektroniskt informationssystem som förmedlar passagerarinformation och varnar för passerande tåg. De har även fjärrkontrollerade utropssystem. I Riihimäki och Tammerfors finns elektroniska tidtabellsbaserade informationssystem samt automatiska utropssystem.
Toijala–Åbo, Tammerfors–Björneborg, Uleåborg–Kontiomäki, Kouvola–Pieksämäki	Fjärrkontrollerade utropssystem
Övriga stora trafikplatser	Automatiska utropssystem
Övriga trafikplatser	I regel fjärrkontrollerade utropssystem
Resecentrum Seinäjoki, Jyväskylä, Kouvola, Villmanstrand	Elektroniska, tidtabellsbaserade informationssystem, automatiska utropssystem. Systemet utvidgas till nya resecentrum.

ÖVRIGA LÄNDERS NÄTBESKRIVNINGAR

I tabellen nedan finns Internet-adresserna och namnen på nätbeskrivningarna som infrastrukturförvaltare har publicerat. Uppgifterna i tabellen kan förändras.

Tabell 1. Övriga länders nätbeskrivningar.

Infrastrukturförvaltare	Land	Nätbeskrivningens namn	Internet-adress
Banedanmark	Danmark	Netredegørelse	www.banedanmark.dk
Banverket	Sverige	Järnvägsnätsbeskrivning	www.banverket.se
DB Netz AG	Tyskland	Schienennetz- Nutzungsbedingungen	www.bahn.de/snb
Jernbaneverket	Norge	Network Statement	www.jernbaneverket.no/ /marked/
Magyar Allamvasutak	Ungern	Halozati üzletszabalyzat	www.mav.hu
Network Rail	Storbritannien	Network Statement	www.networkrail.co.uk/ operations/networkstate ment
PKP Polskie Linie Kolejowe	Polen		www.plk-sa.pl/
ProRail	Nederländerna	Netverklaring	www.prorail.nl
Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles	Spanien	Declaration sobre la Red	www.renfe.es
Rede Ferroviária Nacional, E.P.	Portugal	Directorio da Rede	www.refer.pt
Réseau Ferré de France	Frankrike	Document de référence du réseau ferré national	www.rff.fr
Rete Ferroviaria Italiana SpA	Italien	Prospetto Informativo della Rete	www.rfi.it
Schweizerische Bundesbahnen / Chemins de Fer Fédéraux Suisses / Ferrovie Federali Svizzere	Schweiz	"Open access"	www.sbb.ch
Société Nationale des Chemins de fer Belges / Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen	Belgien		www.sncb.be
Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois	Luxemburg	Document de Reference du Réseau	www.railinfra.lu
Železnice Slovenskej Republiky	Slovakien		www.zsr.sk
Österreichische Bundesbahnen	Österrike		www.oebb.at

LAGERS VARMGÅNSDETEKTOR

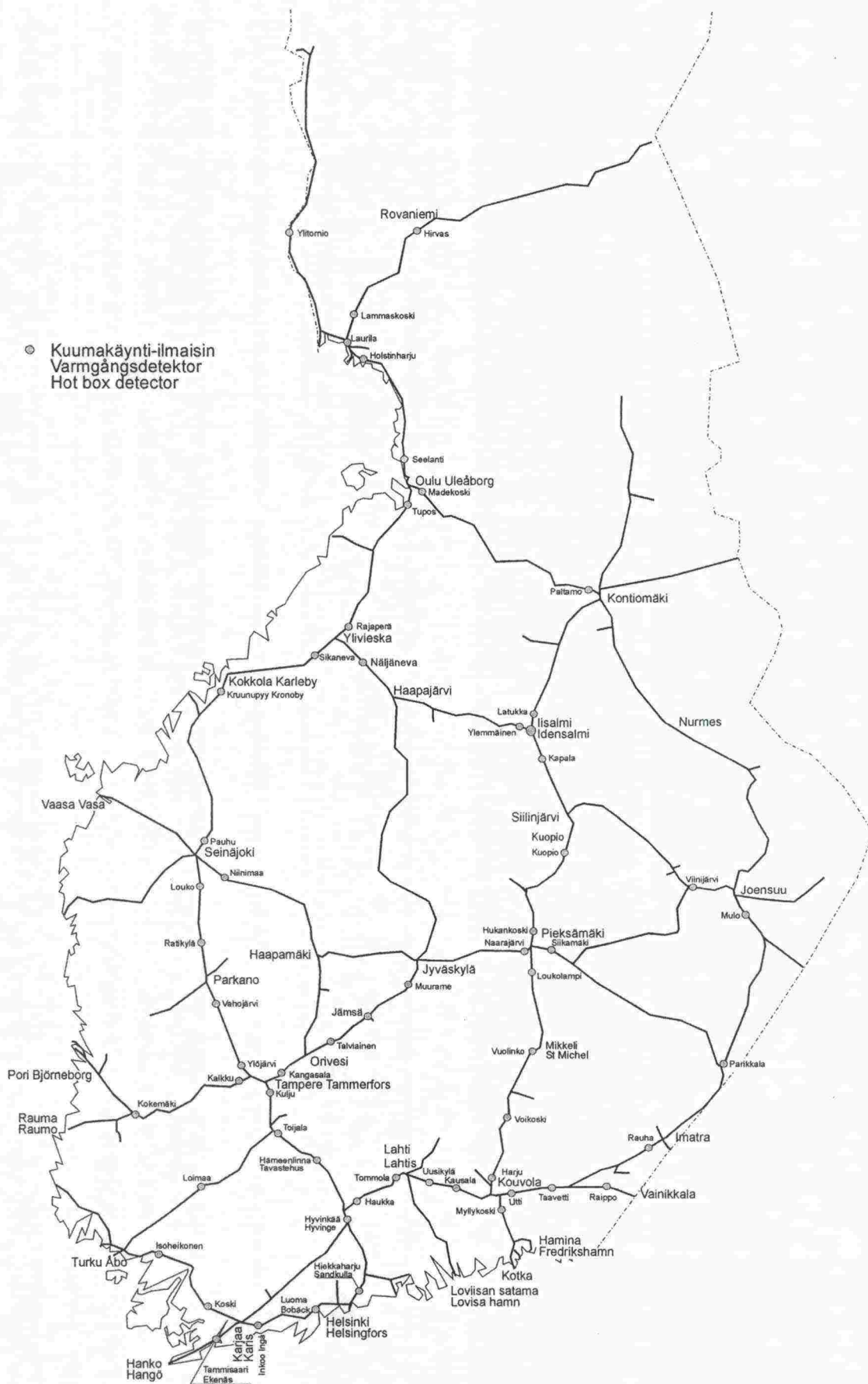


Bild 1. Lagers varmgångsdetektor

- 1/2003 Verkkoselostus 2004
- 2/2003 Luettelo rautatieliikennepaikoista 1.6.2003
- 3/2003 Finnish Network Statement 2004
- 4/2003 Beskrivning av Finlands bannät 2004
- 5/2003 Verkkoselostus 2005
- 6/2003 Finnish Network Statement 2005
- 7/2003 Beskrivning av Finlands bannät 2005
- 1/2004 Verkkoselostus 2006
- 2/2004 Finnish Network Statement 2006



BANFÖRVALTNINGSCENTRALEN
BRUNNSGATAN 6, PB 185
FIN-00101 HELSINGFORS
www.rhk.fi/svenska

ISBN 952-445-111-5
ISSN 1459-3831